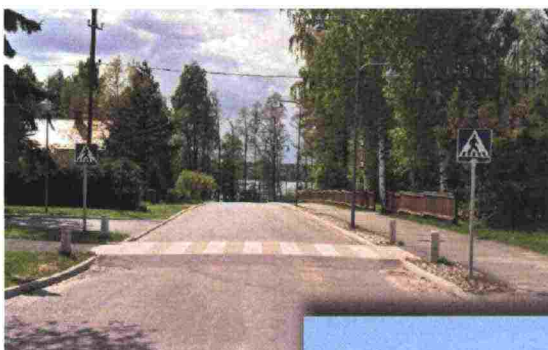


20050453



Hirvensalmen liikenneturvallisuuussuunnitelma



2005

08 TIEH / Kas

Hirvensalmen liikenneturvallisuuksuunnitelma



Kaakkois-Suomen tiepiiri
Hirvensalmen kunta

Hirvensalmi 2005

Kartat:

GT-rasterikartta
Peruskartta 1:10 000, rasteri
Hirvensalmen opaskartta

© Genimap Oy, lupa L4356
© Maanmittauslaitos, lupa nro 20/MYY/04
© Hirvensalmen kunta ja Karttaikkuna Oy

Yhteystiedot:**Tiehallinto**

Kaakkois-Suomen tiepiiri
Kauppamiehenkatu 4
45100 KOUVOLA
Puhelinvaihte 0204 22 153
www.tiehallinto.fi

Mikkelin kihlakunnan poliisilaitos

Hallituskatu 4
PL 118
50101 MIKKELI
Puhelinvaihte (015) 20 401
www.poliisi.fi

Hirvensalmen kunta

Keskustie 2
PL 5
52551 HIRVENSALMI
Puhelinvaihte (015) 727 111
www.hirvensalmi.fi

Liikenneturva

Mikkelin aluetoimisto
Vuorikatu 14
50100 MIKKELI
Puhelin (015) 7600 887
www.liikenneturva.fi

Itä-Suomen lääninhallitus

Maaherrankatu 16
PL 50
50101 MIKKELI
Puhelinvaihte 020 516 161
www.laanhallitus.fi



TIIVISTELMÄ

Hirvensalmen kuntaan on laadittu liikenneturvallisuussuunnitelma, jossa on selvitetty Hirvensalmen liikenneturvallisuusongelmia ja esitetty niihin parannustoimenpiteitä. Ehdotetut toimenpiteet on tarkoitus toteuttaa seuraavan noin kymmenen vuoden aikana. Liikenneturvallisuussuunnitelma sisältää liikennejärjestelyjen parantamissuunnitelman sekä liikenneturvallisuuden koulutus-, valistus- ja tiedotustyön kehittämistoimenpiteitä. Suunnitelman laatimiseen ovat osallistuneet Kaakkois-Suomen tiepiiri, Hirvensalmen kunta, liikenne- ja viestintäministeriö, Itä-Suomen lääninhallitus, Liikenneturva ja poliisi.

Liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta Hirvensalmella sekä tehostaa liikenneturvallisuustyötä. Hirvensalmen lähivuosien liikenneturvallisuustyön painopistealueita ovat:

- Maantien 429 (Hirvensalmentie-Tervaleppäkuja) parantaminen turvallisesti ja viihtyisäksi taajamatieksi
- Liikennekäyttäytymisen parantaminen kouluttamalla, valistamalla ja tiedottamalla
- Kunnan eri hallinnonalat kattavan liikenneturvallisuustyön kehittäminen ja tehostaminen
- Valtatien 5 Uutelan risteyksen parantaminen eritasoliittymäksi
- Kissakosken kevyen liikenteen yhteyksien parantaminen
- Satulinnan kevyen liikenteen yhteyksien parantaminen
- Matkailu- ja kesäliikenteen turvallisuuden parantaminen
- Hirvieläinonnettomuuksien vähentäminen
- Pienten liikenneturvallisuustoimenpiteiden välitön toteuttaminen

Vuosina 1999–2003 Hirvensalmen kunnan alueella tapahtui 113 poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta. Laskennalliset liikenneonnettomuuskustannukset ovat Hirvensalmella noin 2,2 milj. € vuodessa laskettuna Suomessa käytettävien liikenneonnettomuuksien yksikköhintojen mukaan. Tutkimusten mukaan kunnalle aiheutuu noin 10–20 % näistä kustannuksista lähinnä sosiaali- ja terveystoimelle mm. sairaala- ja sosiaaliturvakustannuksina. Laskennallisesti näin arvioituna liikenneonnettomuudet aiheuttavat Hirvensalmen kunnalle vuosittain noin 300 000 €:n kustannukset.

Liikenneturvallisuutta voidaan parantaa kehittämällä liikenneympäristöä sekä tehostamalla koulutusta, valistusta, tiedotusta ja liikenteen valvontaa. Liikenneturvallisuuden parantamisen päätavoitteena on erityisesti vakavien eli kuolemaan tai loukkaantumiseen johtaneiden liikenneonnettomuuksien vähentäminen.

Liikenneturvallisuussuunnitelma koskee koko Hirvensalmen kunnan alueen yleisiä teitä, katuja ja yksityisteitä. Suunnitelmassa liikenneturvallisuuden nykytila ja on-

gelmakohteet on kartoitettu liikenneonnettomuustarkastelujen, asukas- ja asiantuntijakyselyjen ja maastotarkastelujen perusteella. Kysely suunnattiin mm. koulujen oppilaille ja opettajille, ammattiautoilijoille, kylätoimikunnille ja -yhdistyksille sekä kunnan tekniselle ja sosiaalitoimelle, poliisille ja tiepiirille. Lisäksi kaikilla kuntalaisilla oli mahdollisuus vastata kyselyyn kunnanvirastossa ja kirjastossa tai sähköpostitse. Suunnitelman laatimisen yhteydessä pidettiin kaikille avoin seminaari, jossa käsiteltiin liikenneturvallisuusongelmia, tavoitteita ja liikenneturvallisuustyön tehostamista. Suunnitelmaa laatinut työryhmä tutustui maastossa paikan päällä lähes 100 ongelmakohteeseen.

Maantien 429 taajamatien tarveselvityksen päivitys liitettiin mukaan liikenneturvallisuussuunnitelman laadintaan. Kirkonkylän läpi menevän maantien eli Hirvensalmentien ja Tervaleppäkujan osalta on tarkemmin analysoitu nykytilaa ja kehittämistarpeita ja esitetty kohteittain parantamistoimenpiteitä taajamatiejaksolle. Toimenpiteiden tavoitteena on saada nykyisestä maantiemäisestä läpiajoväylästä turvallinen ja viihtyisä osa taajaman liikenneverkkoa ja kirkonkylän ympäristöä. Mt 429 taajamatien tarveselvityksen päivityksestä on laadittu erillinen raportti.

Liikenneturvallisuussuunnitelma sisältää koko kunnan kattavan liikennejärjestelyjen parantamissuunnitelman. Suunnitelmassa esitetään liikenneturvallisuutta parantavat toimenpiteet sekä niiden kiireellisyysluokitus seuraavan noin kymmenen vuoden aikana. Toteuttamalla suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet liikenneympäristöä voidaan parantaa sekä vähentää liikenneonnettomuuksien määrää ja lieventää niiden vakavuusastetta. Esitettyjen liikenneympäristön kehittämistoimien kokonaiskustannus on yhteensä noin 3 milj. €, josta pääosa kohdistuu Tiehallinnolle kuuluihin hankkeisiin. Suuri osa toimenpiteistä on kuitenkin pieniä ja tällaiset pienet ja tehokkaat toimenpiteet pyritään toteuttamaan jo lähivuosina. Osa toimenpiteistä on jo toteutettu suunnitelman laadinnan ja käsittelyn aikana. Jos kaikki esitetyt liikenneympäristön kehittämistoimenpiteet toteutetaan, ne vähentävät Hirvensalmella laskennallisesti noin 0,6 henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa ja saavutettavat liikenneonnettomuuskustannussäästöt ovat noin 240 000 € vuodessa.

Liikenteen riskejä pystytään vähentämään vaikuttamalla ihmisten käyttäytymiseen. Koulutuksen, valistuksen ja tiedotuksen rooli liikenneturvallisuustyössä on yhä tärkeämpi. Perinteisesti liikenneturvallisuusasioita ovat käsitelleet tekninen toimi ja koulut, mutta yhtä hyvin ne sopivat osaksi esimerkiksi perusturvatoimen ja nuoris- ja liikunta-alan toimintaa. Eri hallintokuntien edustajista koostuvan liikenneturvallisuusryhmän suunnittelemilla toimenpiteillä ja säännöllisellä työllä voidaan tavoittaa eri tienkäyttäjärühmät lapsista vanhuksiin. Myös hallintokuntien välinen yhteistyö ja tiedonvaihto antavat mahdollisuuden monipuolisen liikenneturvallisuustyön tekemiseen.

Suunnitelmassa on esitetty liikenneturvallisuuskoulutuksen, -valistuksen ja -tiedotuksen kehittämistoimia, joiden toteutusvastuu on pääasiassa kunnan perusturvatoimella, sivistystoimella, teknisellä toimella sekä poliisilla ja Liikenneturvalla. Liikenneturvallisuuden edistäminen tulisi olla osa kaikkien hallintokuntien normaalia toimintaa, jolloin liikenneturvallisuusnäkökulma liitetään eri kuntalaisryhmiä koskevaan hallintokunnan työhön. Erityisesti perusturvatoimi joutuu hoitamaan liiken-

neonnettomuuksien inhimillisesti ja taloudellisesti raskaita seurauksia. Kaikkien hallintokuntien tehokas ennaltaehkäisevä liikenneturvallisuustyö on onnettomuuksista aiheutuviin kustannuksiin verrattuna erittäin edullista ja siten sekä kuntalaisten turvallisuuden ja viihtyvyyden että kunnan talouden kannalta kannattavaa.

Liikenneturvallisuussuunnitelman toteutumista koskeva seurantakokous järjestetään joka toinen vuosi ja siihen kutsutaan kunnan lisäksi poliisin, tiepiirin ja Liikenneturvan edustajat. Seurannalla pyritään varmistamaan, että ehdotetut toimenpiteet myös toteutetaan.

ALKUSANAT

Hirvensalmen kunta ja Kaakkois-Suomen tiepiiri ovat laatineet liikenneturvallisuussuunnitelman Hirvensalmen kunnan alueelle. Liikenneturvallisuussuunnitelma sisältää liikennejärjestelyjen parantamissuunnitelman sekä liikenneturvallisuuden koulutus-, valistus- ja tiedotustyön kehittämistoimenpiteitä. Suunnitelmassa selvitettiin liikenneturvallisuuden kannalta vaaralliset kohteet kunnan alueella sekä laadittiin liikenneturvallisuuden parantamisen toimenpideohjelma. Suunnitelmassa on keskitytty seuraavan kymmenvuotiskauden aikana toteutettavien liikenneturvallisuustoimenpiteiden määrittämiseen. Toimenpideohjelman toteuttamisella voidaan parantaa liikenneympäristöä sekä vähentää liikenneonnettomuuksien määrää ja lieventää niiden vakavuusastetta. Liikenneturvallisuustyötä on kehitetty yhteistyössä Liikenneturvan, eri hallintokuntien ja muiden sidosryhmien kanssa seminaaritalaisuudessa sekä hallintokunnille järjestetyssä perehdyttämistilaisuudessa.

Maantien 429 taajamatien tarveselvityksen päivitys liitettiin mukaan liikenneturvallisuussuunnitelman laadintaan. Kirkonkylän läpi menevän maantien 429 osalta on analysoitu nykytilaa ja kehittämistarpeita ja esitetty kohteittain parantamistoimenpiteitä taajamatiejaksolle. Toimenpiteiden tavoitteena on saada nykyisestä maantiemäisestä läpiajoväylästä turvallinen ja viihtyisä osa taajaman liikenneverkkoa ja kirkonkylän ympäristöä. Mt 429 taajamatien tarveselvityksen päivityksestä on laadittu erillinen raportti. Liikenneturvallisuussuunnitelmaan tarveselvityksestä on otettu mukaan keskeisiä osia.

Suunnitelma on tarkoitettu ohjeellisesti noudatettavaksi. Kunta ja tiepiiri seuraavat suunnitelman toteutumista yhteisissä seurantakokouksissaan. Suunnitelmaa koskevat päätökset ja ratkaisut on tehnyt työryhmä, jonka toimintaan ovat osallistuneet:

Asko Viljanen	Hirvensalmen kunta, puh.joht.
Risto Kyckling	Hirvensalmen kunta, tekninen lautakunta
Seppo Ukkonen	Hirvensalmen kunta, tekninen lautakunta
Reino Häkkänen	Hirvensalmen kunta, tekninen lautakunta
Petteri Lahdelma	Hirvensalmen kunta
Lea Saari-Kääriäinen	Hirvensalmen kunta
Minna Lehtonen	Hirvensalmen kunta
Timo Järvinen	Kaakkois-Suomen tiepiiri
Ossi Lavonen	Kaakkois-Suomen tiepiiri
Pertti Asikainen	Kaakkois-Suomen tiepiiri
Raimo Ilvonen	Kaakkois-Suomen tiepiiri
Reijo Tarkiainen	Liikenneturva, Mikkelin aluetoimisto
Harri Moilanen	Itä-Suomen lääninhallitus
Harri Kääpä	Mikkelin kihlakunnan poliisilaitos

Liikenneturvallisuussuunnitelman ovat laatineet Hirvensalmen kunnan, Kaakkois-Suomen tiepiirin sekä liikenne- ja viestintäministeriön toimeksiannosta Ramboll Finland Oy:n Kouvolan toimistossa DI Timo Pöntinen, ins. Jussi Pitkälahti ja ins. Jukka Köntti. Suunnitelman laatimiseen on myönnetty liikenne- ja viestintäministeriön liikenneturvallisuusalan kuntakannustinrahoitusta.

SISÄLLYSLUETTELO

1. JOHDANTO	13
2. LIIKENNETURVALLISUUDEN NYKYTILA	14
2.1 Maankäyttö	14
2.2 Liikenneympäristö	15
2.3 Liikenneonnettomuudet	16
2.4 Kyselyt	17
2.5 Olosuhdetarkastelu	18
2.6 Yhteenveto ongelmakohteista	18
3. AIKAISEMPI LIIKENNETURVALLISUUSSUUNNITELMA	19
4. LIIKENNETURVALLISUUSTYÖNTAVOITTEET	20
4.1 Liikenneonnettomuuksien vähentämistavoitteet	20
4.2 Liikenneturvallisuustyön painopistealueet	22
5. LIIKENNETURVALLISUUDEN PARANTAMISKEINOT	26
5.1 Lähtökohdat	26
5.2 Maankäytön suunnittelu	26
5.3 Liikenneverkon kehittäminen	27
5.4 Taajamien aluenopeusrajoitukset	27
5.5 Hirvionnettomuuksien vähentäminen	29
5.6 Kunnossapitotoimenpiteet	30
5.7 Liikennevalvonta ja valvonnasta tiedottaminen	30
5.8 Koulutus, valistus ja tiedottaminen	30
5.9 Muut toimenpiteet	31
6. LIIKENNETURVALLISUUSTYÖNKEHITTÄMINEN	33
6.1 Kunnan liikenneturvallisuustyön organisointi	33
6.2 Liikenneturvallisuuskoulutus, -valistus ja -tiedotus	35
7. MT 429 KEHITTÄMINEN TURVALLISEKSI JA VIIHTYISÄKSI TAAJAMATIEKSI	38
7.1 Lähtökohdat	38
7.2 Kehittämistarpeet ja tavoitteet	42
7.3 Parantamistoimenpiteet	43
8. TOIMENPIDEOHJELMA	52
9. JATKOTOIMENPITEET	54
9.1 Liikenneturvallisuustyön organisointi	54
9.2 Hirvensalmen liikenneturvallisuustyön painopisteet	55
LIITTEET	57

LIITTEET

- LIITE 1 Yleisten teiden numerot ja liikennemäärät Hirvensalmella
- LIITE 2 Kartta kyselyssä esille tulleista ongelmakohteista
- LIITE 3 Kartta Hirvensalmen liikenneonnettomuuksista 1999–2003
- LIITE 4 Liikenneonnettomuudet vakavuusasteittain 1999–2003
- LIITE 5 Liikenneonnettomuuksien kuukausijakauma 1999–2003
- LIITE 6 Liikenneonnettomuudet onnettomuustyypeittäin 1999–2003
- LIITE 7 Kartta hirvieläinonnettomuuksista 1999–2003
- LIITE 8 Toimenpideohjelma
- LIITE 9 Toimenpidekartta, koko kunta
- LIITE 10 Toimenpidekartta, kirkonkylä
- LIITE 11 Liikenneturvallisuuskoulutus, -valistus ja -tiedotus/ hallintokuntien taulukot
- LIITE 12 Yksityistieliittymän näkemäaluevaatimukset

1. JOHDANTO

Liikenneturvallisuuksuunnitelma luo systemaattisen perustan liikenneturvallisuu-
den parantamistoimenpiteiden toteutukselle. Liikenneturvallisuu-
den parantamista voidaan pa-
rantaa kehittämällä liikenneympäristöä sekä tehostamalla koulutusta, valistusta,
tiedotusta ja liikenteen valvontaa. Liikenneturvallisuu-
den parantamisen päätavoit-
teenä on ennen kaikkea henkilövahinko-onnettomuuksien vähentäminen ja onnet-
tomuusriskin pienentäminen.

Liikenneympäristön parantaminen kuuluu tiepiirin ja kunnan teknisen toimialan
vastuualueeseen. Liikennekäyttäytymiseen ja asenteisiin voivat kunnassa parhai-
ten vaikuttaa sivistys- ja perusturvatimet kasvatus- ja tiedotustoiminnallaan sekä
ehkäisemällä tapaturmia. Liikennevälineiden turvallisuuteen katsastustoimi ja poliisi
vaikuttavat katsastustoiminnalla ja muilla kuntotarkastuksilla sekä tarkkailemalla
tien päällä ajoneuvojen kuntoa. Poliisin liikennevalvonta vaikuttaa liikennekäyttäy-
tymiseen. Poliisi osallistuu myös koulutus-, valistus- ja tiedotustyöhön mm. kou-
luissa ja päivähoitossa. Hyvin organisoidulla työllä voidaan vaikuttaa moneen eri
tekijään parhaan hyödyn saamiseksi.

Tässä suunnitelmassa on liikenneturvallisuu-
den nykytilan selvityksessä kartoitet-
tu liikenneturvallisuu-
den tila sekä määritetty liikenneturvallisuu-
den ongelmia liikenne-
onnettomuustarkastelujen, kyselyjen ja maastotarkastelujen perusteella. Nykytilan
selvitys antaa lähtökohdat liikenneturvallisuu-
den tavoitteille ja päämäärille sekä
toimenpidetarkastelulle.

Raportissa on esitetty liikenneturvallisuu-
den ongelmakohteet ja parantamistavoit-
teet sekä toimenpideohjelma jatkosuunnittelun pohjaksi. Raportissa on lisäksi esi-
tetty periaatteet liikenneturvallisuu-
den seurannan järjestämisestä.

Laadittu liikenneturvallisuuksuunnitelma koskee Hirvensalmen kunnan aluetta ja
siinä on keskitytty seuraavan kymmenvuotiskauden aikana toteutettavien liikenne-
turvallisuu-
den toimenpiteiden määrittämiseen. Suunnitelman keskeisenä tavoitteena
on osoittaa liikenneturvallisuu-
den parantavat toimenpiteet ja niiden kiireellisyysluo-
kitus sekä kehittää kunnan liikenneturvallisuu-
den ryhmän koordinoimana kunnan lii-
kenneturvallisuu-
den työtä.

2. LIIKENNETURVALLISUUDEN NYKYTILA

2.1 Maankäyttö

Sijainti ja alue

Hirvensalmi sijaitsee Etelä-Savossa Mikkelin lähellä luonnonkauniilla järvisseudulla. Kunnan pinta-ala on 739 km², josta maa-aluetta on 472 km². Naapurikuntia ovat Mikkeli, Ristiina, Mäntyharju, Pertunmaa, Joutsa ja Kangasniemi. Kunnan läpi kulkee mm. valtatie 5 Helsingistä ja Lahdesta Mikkeliin.

Väestö ja työpaikat

Hirvensalmen kunnan väkiluku 1.1.2004 oli 2 610 asukasta. Asukkaista 15 % on alle 14-vuotiaita ja 24 % yli 65-vuotiaita. Yli 65-vuotiaiden osuus on kasvamassa selvästi tulevana vuosikymmeninä.

Hirvensalmella on runsaasti kesäasukkaita – kunnan väkimäärä kolmin-nelinkertaistuu kesällä. Kesämökkejä v. 2003 oli kunnan alueella 2 742 kpl.

Työpaikoista v. 2002 oli maa- ja metsätaloudessa 25 %, jalostuksessa 22 %, sekä palveluissa 49 %. Työpaikkaomavaraisuus oli 90 %.

Koulut

Kirkonkylässä sijaitsevat perusasteen 1.-6. luokkien ja 7.-9. luokkien koulut (Elomaan koulu). Lähin lukio on Mikkeliissä. Perusasteen 1.-6. luokkien kouluja ovat myös Kissakosken, Lahnaniemen, Malvaan ja Suosalmen koulut. Koulujen yhteenlaskettu oppilasmäärä 1.9.2004 oli 279 oppilasta, joista 166 oli kirkonkylän koulussa. Muissa kouluissa oli 22–37 oppilasta koulua kohti.

Kaavoitustilanne

Kaavoitustilanne 1.1.2005 oli seuraava: Kirkonkylässä ja Vilkon alueella on asemakaava. Kirkonkylässä tehdään asumiseen liittyviä kaavamuutoksia sekä päivitetään asemakaavoja. Kirkonkylän ja Vilkonharjun-Liukonniemen osayleiskaava on laadittavana. Puulan rantayleiskaava on hyväksytty ja Liekuneen ja Ryökäsveden rantayleiskaava on laadittavana.

Uudisrakentaminen sijoittuu pääasiassa kirkonkylän asemakaava-alueelle. Myös kesäasuntojen rakentaminen on vilkasta.

2.2 Liikenneympäristö

Tie- ja katuverkko

Yleinen tie tarkoittaa tiehallinnon ylläpitämää valtion tietä. Kaduista vastaa kunta. Valtio ja kunta avustavat lisäksi harkinnanvaraisesti yksityisteitä.

Hirvensalmen tieverkon rungon muodostavat valtatie 5 sekä maantiet 429 ja 431. Liitteenä 1 on kartta kunnan alueen yleisistä teistä liikennemäärineen.

Vuonna 2003 Hirvensalmen kunnan alueella oli 179 km yleisiä teitä, joista valtateitä 10 km, seututeitä 51 km ja yhdysteitä 118 km. Kevyen liikenteen väyliä kunnan alueen yleisillä teillä oli 3 km ja katujen yhteydessä noin 1 km. Kunnan katuverkon pituus on vajaat 11 km ja kunnan avustamia yksityisteitä on 245 km. Valaistuja teitä on noin 16 km, joista kunnan ylläpitämiä teitä noin 10 km ja yleisiä teitä 6 km.

Nopeusrajoitukset

Vuoden 2004 alussa nopeusrajoitustilanne Hirvensalmella oli seuraava:

Valtatiellä 5 on 80 ja 100 km/h nopeusrajoituksia. Maanteillä 429 ja 431 sekä paikallisteillä 15089, 15091, 15092 ja 15104 on mm. taajamien ja liittymien kohdilla paikallisia 60 km/h rajoituksia. Maatiellä 431 (Hirvensalmentie) on lisäksi kirkonkylän päissä 50 km/h rajoitus ja kirkonkylän kohdalla 40 km/h-alue rajoitus. Pääosa maanteistä ja paikallisteistä kuuluu 80 km/h tiekohtaisen tai 80 km/h yleisrajoituksen piiriin. Maanteillä 431 on muutama kilometri 100 km/h rajoitusta.

Kirkonkylässä on pääosin 40 km/h aluerajoitus. Lisäksi siellä on paikoin 30 km/h rajoituksia.

Liikennemäärät

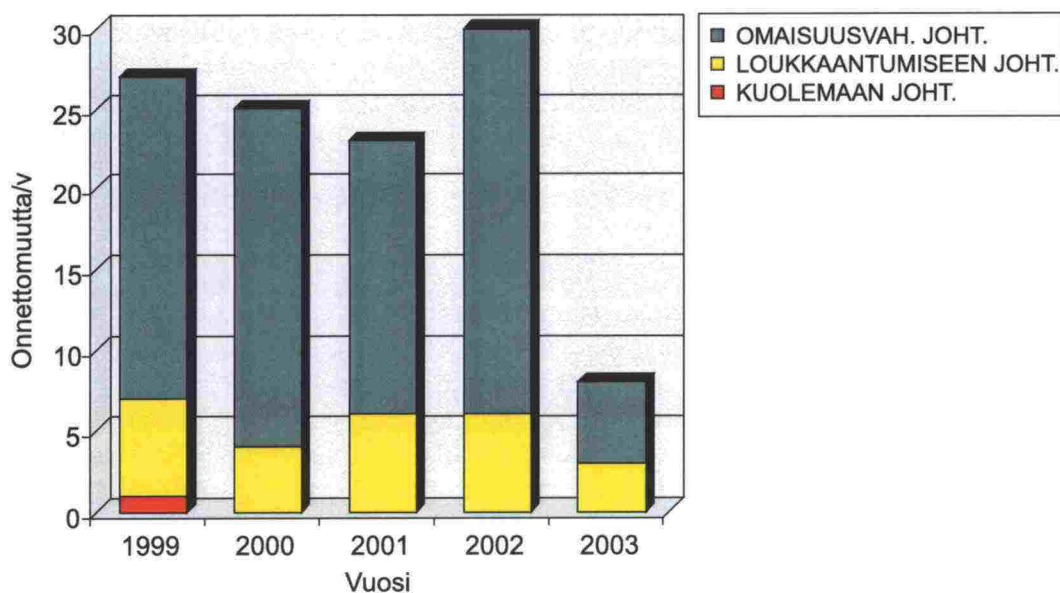
Vt 5 on Hirvensalmen alueen vilkkain tie, sen liikennemäärä on noin 6 500 ajoneuvoa keskimääräisenä arkivuorokautena. Maantiellä 429 (Kilkintie ja Hirvensalmentie) liikennemäärä on paikasta riippuen noin 550-1 500 ajon./vrk, ja maatiellä 431 noin 300-1 050 ajon./vrk. Maantien 429 ja Kissakosken välillä liikennettä on noin 500 ajon./vrk. Muilla yleisillä teillä liikennemäärät ovat noin 50-200 ajoneuvoa/vrk.

Tarkemmin liikennemäärät on esitetty liitteessä 1.

2.3 Liikenneonnettomuudet

Liikenneonnettomuusmäärä ja sen kehitys

Onnettomuus selvityksen lähtötietoina on käytetty poliisin tietoon tulleita liikenneonnettomuuksia. Poliisin tietoon tulevat kaikki kuolemaan johtaneet liikenneonnettomuudet, noin puolet henkilövahinkoihin johtaneista liikenneonnettomuuksista sekä noin 25–30 % kaikista liikenneonnettomuuksista.



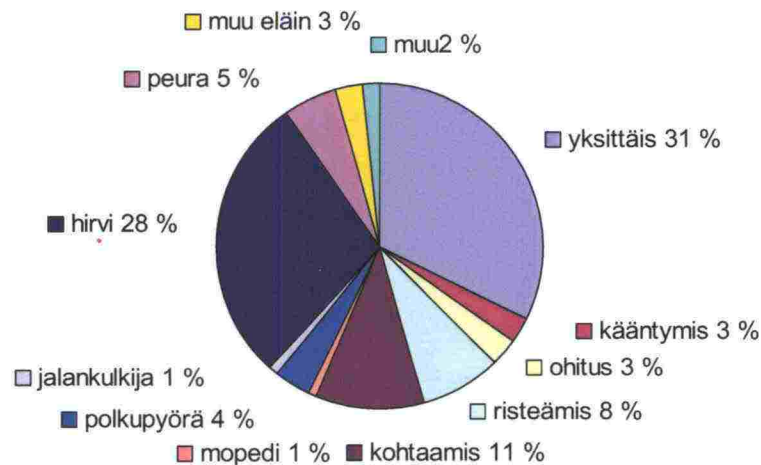
Kuva 1. Poliisin tietoon tulleiden liikenneonnettomuuksien määrä onnettomuuksien vakavuusasteiden mukaan Hirvensalmen kunnan alueella Tiehallinnon ylläpitämällä eli yleisillä teillä vuosina 1999–2003.

Vuosina 1999–2003 Hirvensalmen kunnan alueella tapahtui 113 poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta, joista 25 johti henkilövahinkoihin. Vuosittain on tapahtunut noin 15–20 liikenneonnettomuutta, joista on ollut henkilövahinko-onnettomuuksia noin 5 vuodessa. Vuosi 2003 oli Hirvensalmella hyvä onnettomuusluku-
jen osalta, sillä onnettomuuksia tapahtui huomattavasti vähemmän kuin aiempina vuosina.

Onnettomuustyyppit

Hirvensalmella tyypillisimpiä ovat hirvieläin- ja yksittäisonnettomuudet (kuva 2 ja liite 6). Yksittäisonnettomuudet ovat yleensä ulosajoja. Vakavimmissa onnettomuuksissa yksittäis- ja kohtaamisonnettomuuksilla on merkittävä osuus.

Hirvieläinonnettomuuksia tapahtuu erityisesti valtatiellä 5 sekä maantien 431 itäosassa (liite 7). Kasvava valkohäntäpeurakanta aiheuttaa osan hirvieläinonnettomuuksista.



Kuva 2. Yleisten teiden liikenneonnettomuuksien tyyppijakauma Hirvensalmella vuosina 1999–2003. Tyypillisimpiä ovat hirvieläin- ja yksittäisonnettomuudet.

Onnettomuuskustannukset

Liikenneonnettomuuksien valtakunnalliset yksikkökustannukset yleisillä teillä alkuvuoden 2003 hintatasossa olivat: kuolemaan johtanut onnettomuus 2,43 milj. €, vammautumiseen johtanut onnettomuus 0,32 milj. €, omaisuusvahinko-onnettomuus 0,017 milj. € sekä henkilövahinko-onnettomuus keskimäärin 0,39 milj. €. Esi-tetyissä yksikkökustannuksissa on otettu huomioon Tiehallinnon onnettomuustilas-tojen peittävyys Tilastokeskuksen tietoihin verrattuna edustavuuskertoimien avulla.

Hirvensalmella liikenneonnettomuuskustannukset ovat vuosittain noin 2,2 milj. € laskettuna edellä mainittujen yksikkökustannusten mukaan. Tutkimusten mukaan kunnalle aiheutuu noin 10–20 % näistä kustannuksista lähinnä perusturvatoimelle mm. sairaala- ja sosiaalityö-kustannuksina. Laskennallisesti näin arvioituna liiken-neonnettomuudet aiheuttavat Hirvensalmen kunnalle vuosittain noin 300 000 €:n kustannukset.

2.4 Kyselyt

Kyselyjen tarkoitus

Kyselyillä hankitaan tietoa tienkäyttäjien vaaralliseksi kokemista liikenneverkon ja -ympäristön kohteista sekä tietoa tienkäyttäjien odotuksista liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Lisäksi kyselyillä saadaan esille uusia ongelmakohteita, jotka eivät tule poliisin tietoon tai muuten tilastoiduiksi.

Kyselyillä pyritään aktivoimaan eri tienkäyttäjryhmiä liikenneturvallisuustyöhön. Eri tienkäyttäjryhmiltä saa palautetta erityyppisistä ongelmakohteista: koululaiset huomaavat ongelmia jalankulkijan ja pyöräilijän asemasta liikenteessä ja ammatti-autoilijat autoliikenteen näkökannalta.

Kyselyjen laajuus ja suuntaaminen

Kysely suunnattiin mm. koulujen oppilaille ja opettajille, ammattiautoilijoille, kylätoimikunnille ja -yhdistyksille, kunnan tekniselle ja sosiaalitoimelle, poliisille ja tiepiirille.

Lisäksi kaikilla kuntalaisilla oli mahdollisuus vastata kyselyyn kirjastossa, kunnanvirastolla tai sähköpostitse.

2.5 Olosuhdetarkastelu

Liikenneolosuhteiden arviointi maastossa

Maastotarkastelulla täydennetään kerättyä aineistoa ja luodaan pohjaa toimenpiteiden suunnittelulle sekä etsitään liikenneturvallisuudeltaan vaarallisia kohteita, jotka eivät ole tulleet esiin onnettomuustilastoissa. Toukokuussa 2004 työryhmän jäsenet tekivät maastokäynnin, jossa tarkasteltiin kyselyissä tai liikenneonnettomuustarkastelussa esiin tulleita ongelmakohteita. Lisäksi tehtiin täydentäviä maastotarkasteluja. Maastokäynneillä tarkasteltiin lähes 100 kohdetta.

2.6 Yhteenveto ongelmakohteista

Kyselyssä eniten tuli esille ongelmia kirkonkylän alueelta. Ongelmiksi koettiin yleisesti Hirvensalmentien ylinopeudet sekä Junnankujan puuttuvat kevyen liikenteen järjestelyt (Junnankujan järjestelyjä on jo osin parannettu kyselyajankohdan jälkeen). Lisäksi Kissakosken koulun ja Tuukkalan kohdalta oli paljon mainintoja. **Liitteessä 2** on esitetty kartalla Hirvensalmen liikenneturvallisuussuunnitelman kyselyissä esiin tulleiden ongelmakohteiden sijoittuminen.

Liitteessä 3 on esitetty kartoilla Hirvensalmen liikenneonnettomuuksien sijoittuminen. Onnettomuudet keskittyvät valtatielle 5 sekä maanteille 429 ja 431.

3. AIKAISEMPI LIIKENNETURVALLISUUS- SUUNNITELMA

Edellinen suunnitelma

Hirvensalmen edellinen liikenneturvallisuussuunnitelma on valmistunut vuonna 1991.

Suunnitelma perustui vuosina 1986–1990 poliisin tietoon tulleisiin liikenneonnettomuuksiin. Liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisimmiksi kohteiksi todettiin valtatie 5, kirkonkylä sekä maantieyhteys valtatieltä Uutelan liittymästä kirkonkylään.

Suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet keskittyvät enimmäkseen valtatielle 5 ja kirkonkylään. Kirkonkylään ehdotettiin paljon uusia kevyen liikenteen järjestelyjä. Suunnitelmassa esitettiin yhteensä 29 liikenneturvallisuuden parantamistoimenpidettä. Näistä liikenteenohjaustoimenpiteitä oli 5 kpl, kunnossapitotoimenpiteitä (mm. näkemäraivaukset) 3 kpl, ja rakenteellisia toimenpiteitä 21 kpl.

Suunnitelman toteutuma

Edellisessä suunnitelmassa esitetyistä kohteista on toteutettu noin 20 kpl, eli suurin osa.

Merkittäviä parannuksia on tehty mm. valtatielle 5 ja maantielle 429 Uutelasta kirkonkylään. Myös kirkonkylän kevyen liikenteen yhteyksiä on parannettu mm. Koulutiellä. Lisäksi on toteutettu liikenteenohjaustoimenpiteitä, näkemäleikkauksia ja -raivauksia ja pieniä rakentamiskohteita, mm. liittymien parantamisia ja tievalaistusta.

Toteuttamatta on mm. osa kevyen liikenteen hankkeista sekä keskustan nopeuksia rajoittavat rakenteelliset toimenpiteet.

Koulutus-, valistus- ja tiedotus

Edellisessä liikenneturvallisuussuunnitelmassa sivuttiin liikenneturvallisuuden koulutus-, valistus- ja tiedotustyötä (KVT-työtä) lyhyesti. Hirvensalmella ei ole laadittu erillistä kuntakohtaista liikenneturvallisuuden koulutus-, valistus- ja tiedotussuunnitelmaa.

4. LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN TAVOITTEET

4.1 Liikenneonnettomuuksien vähentämistavoitteet

Valtakunnalliset ja läänin tavoitteet

Valtioneuvosto teki vuonna 1993 periaatepäätöksen tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta Suomessa. Tavoitteeksi asetettiin, että liikennekuolemien määrä on puolitettava vuoden 1989 tasosta 1990-luvun loppuun mennessä. Samalla loukkaantumis- ja onnettomuusriskiä on alennettava. Valtioneuvosto täsmensi kesällä 1997 tavoitteita ja asetti tavoitteeksi vuodelle 2005 turvallisuuden jatkuvan parantamisen siten, että vakavimmat henkilövahingot vähenevät yhtä nopeasti kuin 1990-luvulla ja että Suomessa lähennytään Ruotsin ja Norjan turvallisuustasoa.

Kuolemaan johtaneiden liikenneonnettomuuksien määrä väheni Suomessa huomattavasti 1990-luvulla, mutta vuonna 1993 asetettuun haasteelliseen liikennekuolemien puolittamistavoitteeseen ei kuitenkaan aivan päästy.

Vuonna 2000 valmistui valtakunnallinen liikenneturvallisuussuunnitelma vuosille 2001–2005. Valtioneuvosto teki suunnitelmaan pohjautuen vuonna 2001 uuden periaatepäätöksen tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta.

Periaatepäätöksessä keskeistä on, että siinä määritellään Suomen liikenneturvallisuusvisio. Visiossa asetetaan paitsi vaativat määrälliset tavoitteet liikennekuolemien vähentämiseksi myös määritellään uudenlainen ajattelutapa, johon liikenneturvallisuustyö jatkossa perustuu. Tämän uuden eettisen tavoitteen - suomalaisen vakavien liikenneonnettomuuksien nollavision - mukaan tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Ajattelutapa pohjautuu siihen, että jokaisessa perheessä, työpaikassa jne. on tällainen nollavisio, josta voidaan johtaa, ettei eettisesti voida kansallislakaa tasolla asettaa muuta hyväksyttävää lopullista pitkän tähtäimen tavoitetta vakavien liikenneonnettomuuksien vähentämiselle.

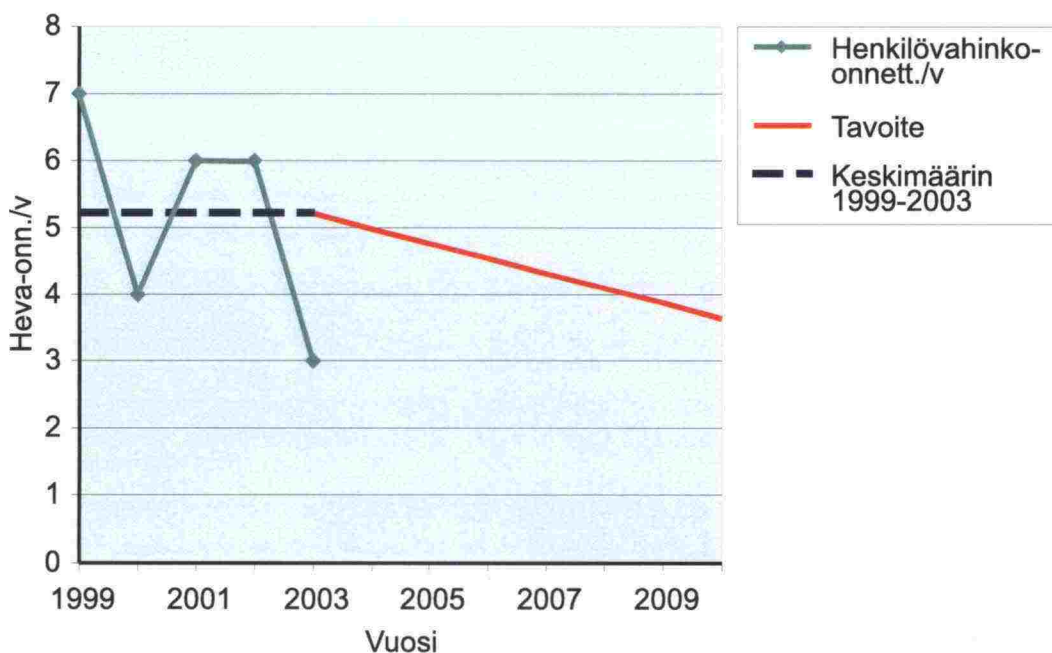
Itä-Suomen läänin vuonna 2003 valmistuneessa liikenneturvallisuussuunnitelmassa on kuvattu läänin liikenneturvallisuustilannetta, tavoitteita ja toimenpiteitä. Valtakunnan tavoitteisiin viitaten on läänin suunnitelmassa asetettu tavoitteeksi, että vuonna 2010 läänissä tieliikenteessä kuolee alle 35 ja loukkaantuu alle 500 henkilöä. Läänin suunnitelmissa ei kunnille ole asetettu tarkempia ohjeita kuntakohtaisten tavoitteiden asettamiselle, mutta luonnollisesti kunnan liikenneturvallisuustavoitteiden tulisi olla linjassa valtakunnan ja läänin tavoitteiden kanssa.

Hirvensalmen onnettomuuksien vähentämistavoitteet

Hirvensalmen liikenneturvallisuussuunnitelmassa tavoitteeksi asetetaan:

- Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien vähentäminen 30 % vuosien 1999–2003 keskimääräisestä 5 heva-onnettomuuden vuosittaisesta tasosta, jolloin tavoitteena vuonna 2010 on, että kunnan alueella tapahtuu alle 4 henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa.
- Pitkän tähtäimen tavoitteena on, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.

Kuvassa 3 on esitetty kaaviona henkilövahinko-onnettomuuksien vähentämistavoite.



Kuva 3. Henkilövahinkoon johtaneiden liikenneonnettomuuksien vähentämistavoite Hirvensalmella. Onnettomuusmäärän tulisi säilyä tavoitekäyrän alapuolella.

Henkilövahinko-onnettomuuksien vähentämisellä pyritään ensisijaisesti poistamaan inhimillistä kärsimystä, joka aina seuraa vakavista onnettomuuksista. Onnettomuuksien vähentämisellä on myös huomattava taloudellinen merkitys.

Hirvensalmen kunnan alueella liikenneonnettomuuksien laskennalliset onnettomuuskustannukset olivat vuosina 1999–2003 keskimäärin 2,2 milj. €/v. Tästä noin 10–20 % eli noin 300 000 €/v on suoraan kunnalle, lähinnä terveys- ja sosiaali-toimelle, aiheutuvia kustannuksia, jotka ovat siis pienennettävissä liikenneturvallisuutta parantamalla.

4.2 Liikenneturvallisuustyön painopistealueet

Itä-Suomen läänin vuonna 2003 laaditussa läänin liikenneturvallisuussuunnitelmassa on läänin painopistealueiksi valittu:

- Liikenneturvallisuuden arvostuksen lisääminen
- Taajamien liikenneturvallisuuden parantaminen
- Kuljettajiin vaikuttaminen
- Suistumis- ja kohtaamisonnettomuuksien vähentäminen ja niiden seurausten lieventäminen
- Paikallisten liikenneongelmien vähentäminen

Hirvensalmen lähivuosien liikenneturvallisuustyön painopistealueita ovat:

- Maantien 429 (Hirvensalmentie-Tervaleppäkuja) parantaminen turvallisiksi ja viihtyisiksi taajamatieksi
- Liikennekäyttäytymisen parantaminen kouluttamalla, valistamalla ja tiedottamalla
- Kunnan eri hallinnonalat kattavan liikenneturvallisuustyön kehittäminen ja tehostaminen
- Valtatien 5 Uutelan risteyksen parantaminen eritasoliittymäksi
- Kissakosken kevyen liikenteen yhteyksien parantaminen
- Satulinnan kevyen liikenteen yhteyksien parantaminen
- Matkailu- ja kesäliikenteen turvallisuuden parantaminen
- Hirvieläinonnettomuuksien vähentäminen
- Pienten liikenneturvallisuustoimenpiteiden välitön toteuttaminen



Kuva 4. Kissakosken alueelta tuli paljon kyselyvastauksia. Erityisesti autojen kovat ajonopeudet koulun lähellä koettiin ongelmaksi.



Kuvat 5-6. Vilkasliikenteinen Uutelan risteys valtatiellä 5 on vielä parantamatta eritasoliittymäksi. Talvella lumikinokset vielä heikentävät päätiellä ajavien autojen havaittavuutta.



Kuva 7. Haukonmäen liittymät Ripatinttiellä sijaitsevat vaarallisessa paikassa.



Kuva 8. Maaseudulla kaarteet ja mäet aiheuttavat usein näkemäongelmia, tässä esimerkkinä Väisälänsaarentien ja Vilkonharjuntien liittymä paikallisteillä 15097 ja 15210.



Kuvat 9-10. *Kirkonkylässä koulun kohdalla katu on alkupäästä saneerattu turvalliseksi ja viihtyisäksi (yläkuvassa). Työtä on tarkoitus jatkaa kadun pohjoispäässä (alakuvassa).*

5. LIIKENNETURVALLISUUDEN PARANTAMISKEINOT

5.1 Lähtökohdat

Liikenneturvallisuutta voidaan parantaa maankäytön suunnittelun avulla, kehittämällä liikenneverkkoa, kehittämällä liikennejärjestelyjä tie- ja liikenneteknisin toimenpitein sekä tehostamalla koulutusta, valistusta, tiedotusta ja liikenteen valvontaa. Liikennejärjestelyjä voidaan parantaa verkollisilla tai yksittäisiin ongelmakohtiin kohdistettavilla toimenpiteillä. Toimenpiteet voivat kohdistua laajaan alueeseen, useisiin samanlaisia toimenpiteitä vaativiin kohteisiin samanaikaisesti, yksittäiseen tiejaksoon, tienkohtaan tai liittymään.

Liikenneverkon toimenpiteillä selkeytetään liikennejärjestelyjä sekä ohjataan eri toimintojen välisiä liikennevirtoja. Yksittäisillä toimenpiteillä parannetaan kohteen liikenteelliset olosuhteet turvallisiksi, miellyttäviksi ja johdonmukaisiksi. Liikenneväylät ja liittymät mitoitetaan ympäristöön sopiviksi ja liikenneväylien luonteen mukaisiksi, jolloin estetään yksittäisten muusta vastaavasta liikennejärjestelmästä poikkeavien kohteiden aiheuttamien virhetoimintojen syntyminen. Yksittäiset kohteet tulisi parannettaessa liittää aina laajempaan liikennejärjestelyyn, jotta tienkäyttäjä alitajuisesti hahmottaa liikenneympäristönsä ja valitsee oikean käyttäytymistavan liikenteessä vallitsevan liikennetilanteen mukaisesti.

5.2 Maankäytön suunnittelu

Maankäytön suunnittelussa aluevarauksilla ja toimintojen sijoittamisella luodaan tarpeet liikenneverkolle ja vaikutetaan siten liikenneturvallisuuteen pitkälle tulevaisuuteen. Maakuntakaavassa määritellään seudun päätieverkko, yleiskaavassa kunnan kaavatieverkko sekä kevyen liikenteen pääväylät ja asemakaavassa tilavaraukset liikennejärjestelyjen yksityiskohdille. Eriasteinen kaavoitus ja liikennesuunnittelu tulee aina tehdä samanaikaisesti. Kaavoituksessa tulee taajamien liikenneväylien osalta ottaa huomioon pyrkimys alhaisiin ajonopeuksiin. Taajamis- ja kaavoituksella tulee siis luoda liikenneympäristö, joka tukee taajamien alhaista nopeustasoa. Valtateiden ja maanteiden kaavoituksessa ja tilavarauksissa huomioidaan päätiestön pitkämatkaisen liikenteen tarpeet.

Moottoriajoneuvoliikenteen ja kevyen liikenteen risteäminen päivittäisillä matkoilla tulee ottaa maankäytön suunnittelussa huomioon. Paljon liikennettä synnyttävien toimintojen, kuten koulujen ja päiväkotien sekä työpaikka-alueiden ja palveluiden huolellisella sijoittamisella saadaan aikaan edellytykset turvallisille liikennejärjestelyille. Pienten lasten, iäkkäiden ja vammaisten ehdoilla suunniteltu ympäristö tarjoaa turvalliset liikkumismahdollisuudet kaikille väestöryhmille.

5.3 Liikenneverkon kehittäminen

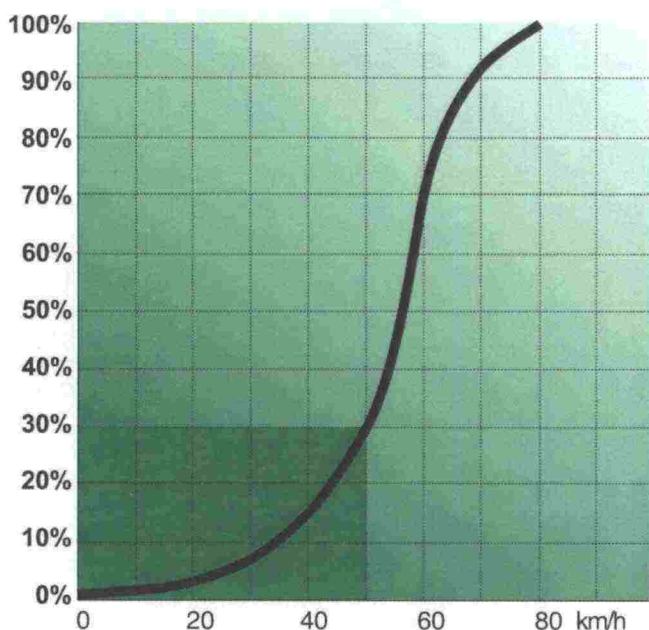
Liikenneverkon kehittämisellä pyritään sekä palvelemaan pitkämatkaisen liikenteen sujuvaa ja turvallista liikkumista että paikallisen liikenteen turvallisuutta. Paikallisen liikenteen turvallisuutta parannetaan mm. täydentämällä kevyen liikenteen verkkoa sekä parantamalla liittymiä ja vaarallisia tienkohtia.

5.4 Taajamien aluenopeusrajoitukset

Ajonopeuksien vaikutus liikenneturvallisuuteen taajamissa

Taajamissa on usein yllättäviä, nopeaa reagointia vaativia liikennetilanteita. 30–40 km/h nopeudessa autoilijan mahdollisuus välttää onnettomuus yllättävässä tilanteessa on selvästi parempi kuin 50–60 km/h nopeudessa, koska nopeuden noustessa näkökenttä kapenee sekä reaktioaikana kuljettu matka ja jarrutusmatka pitenevät.

Kevyen liikenteen onnettomuuksia tapahtuu lähinnä taajamissa. Korkeat ajonopeudet lisäävät onnettomuusriskiä ja pahentavat erityisesti kevyen liikenteen onnettomuuksien seurauksia. Yli 30 km/h törmäysnopeudessa jalankulkijan kuolemanriski kasvaa jyrkästi törmäysnopeuden kasvaessa, kuten kevyen liikenteen onnettomuustutkimuksiin perustuvasta kuvan 11 kaaviosta nähdään. Jalankulkijan kuoleman todennäköisyys on törmäysnopeudella 30 km/h alle 10 %, mutta 50 km/h:n törmäysnopeudella jo 30 % ja 70 km/h:n törmäysnopeudella yli 90 %. Taajamissa kevyen liikenteen ylityskohdissa autoilijoiden käyttämät ajonopeudet ovat tyypillisesti 30–70 km/h, joten kuljettajan ajonopeuden valinta on tien ylittäjälle todellakin elämän ja kuoleman kysymys.



Kuva 11. Jalankulkijan kuoleman todennäköisyys törmäysnopeuden mukaan. Kuoleman todennäköisyys kasvaa jyrkästi kun törmäysnopeus nousee tasolta 30–40 km/h tasolle 60–70 km/h.

Taajamissa 30–40 km/h nopeusrajoitus yhdistettynä rakenteellisiin toimenpiteisiin vähentää onnettomuuksia ja lieventää erityisesti kevyen liikenteen onnettomuuksien seurauksia. Samalla viihtyisyys paranee ja meluhaitat vähenevät.

Keskusta- ja asuntoalueiden rauhoittaminen mm. nopeuksia alentamalla on yleinen suuntaus niin Suomessa kuin muuallakin maailmassa. Valtioneuvoston periaatepäätöksessä vuodelta 2001 suositeltiin erityisesti taajamien keskusta- ja asuntoalueilla otettavaksi käyttöön alle 50 km/h nopeusrajoituksia liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Suomessa tällaisiksi alhaisemmiksi rajoituksiksi sopivat käytännössä parhaiten 30 ja 40 km/h-alue rajoitukset. Taajamien nopeusrajoituksista ja niiden toteutustavoista on julkaistu vuonna 2000 ohjeet, joiden laadinnassa ovat olleet mukana mm. Liikenneministeriö, Kuntaliitto ja Tiehallinto.

Hirvensalmella on kirkonkylässä käytössä 40 km/h- ja 30 km/h-alue rajoituksia. Niiden noudattamisessa on paljon toivomisen varaa. Tämä koskee erityisesti kirkonkylän läpi menevän maantien eli Hirvensalmentien liikennettä. Se tuli selvästi esille myös asukaskyselyn vastauksissa, joista suuri osa Hirvensalmentien osalta koski liian kovia ajonopeuksia. Tämän vuoksi alempaan nopeustasoon pääseminen edellyttää myös rakenteellisia toimenpiteitä, joilla osoitetaan autoilijoille, että ollaan taajamassa, jossa on oltava varovainen mm. tienylittäjien ja liittymien vuoksi.

Nopeusrajoitusporrastuksen periaatteet

- Nopeusrajoitusporrastuksella tuetaan tie- ja katuverkon jäsennöintiä.
- Nopeusrajoituksen tulee olla oikeassa suhteessa maankäytön luonteeseen ja erityisesti kevyen liikenteen onnettomuusriskeihin.
- Liikenneympäristön tulee tukea nopeusrajoitusta, jolloin autoilija valitsee oikean nopeustason.
- 50 km/h yleisrajoituksen laajamittaisesta käytöstä taajamissa on luovuttu ja se on korvattu maankäytön ja liikenneympäristön mukaisella nopeusrajoitusporrastuksella.

Liikenneympäristö pyritään muotoilemaan sellaiseksi, että autoilija jo sen perusteella valitsee oikean nopeustason. Uusien alueiden liikenneväylät tulee jo alun perin suunnitella siten, ettei asuntokaduilla käytettäisi yli 30–40 km/h nopeuksia. Uusien alueiden kaavoituksessa tulee ajonopeuksien hillitseminen ottaa huomioon lähtökohtana katujen linjauksessa ja poikkileikkauksessa, jolloin erillisten rakenteellisten hidastimien rakentamiselta voidaan usein välttyä tai ainakin niiden määrä jää pieneksi. Asuntoalueen katujen polveileva linjaus ja yli 100 metrin suorien osuuksien välttäminen on helppo, halpa ja tehokas tapa välttää ongelmien syntymistä.

Taajamien nopeusrajoitusporrastuksesta on tarkempia ohjeita mm. seuraavissa julkaisuissa: Liikenne- ja viestintäministeriö: Liikenteen rauhoittaminen -ohjeita ja esimerkkejä, sekä Tielaitos (nyk. Tiehallinto): Taajamien nopeusrajoitusten suunnittelu (TIEL 2130017).

5.5 Hirvionnettomuuksien vähentäminen

Hirvikannan tiheyden vaikutus onnettomuusmääriin

Hirvikannan suuruudella on yhteys hirvionnettomuuksien määrään. Jos hirvikannan tiheys ylittää 3 hirveä/ 1 000 ha, niin hirvionnettomuudet lisääntyvät huomattavasti. Viime vuosina hirvionnettomuuksia on ollut erityisen paljon tiheiden hirvikantojen vuoksi. Metsästyksen avulla hirvikantaa on pyritty rajoittamaan yleisesti koko Suomessa ja erityisesti sellaisten tiealueiden läheisyydessä, missä on runsaasti hirvionnettomuuksia. Jotta hirvionnettomuuksien määrät pysyisivät kohtuullisina, liikenneturvallisuuden kannalta tavoitteena on, että hirvikannan tiheys olisi alle 2,5 hirveä / 1 000 ha.

Hirvien metsästyksen jälkeinen kannan tiheys Mäntyharjun-Hirvensalmen riistanhoitoyhdistyksen alueella oli talvella 2004/2005 noin 3,5 hirveä/1 000 ha, eli yhteensä 440 hirveä, joista Hirvensalmen puolella oli 106 hirveä (2,6 hirveä/1 000 ha). Vuosina 2001–2002 Mäntyharjun-Hirvensalmen alueella hirvikannan metsästyksen jälkeinen tiheys oli peräti yli 5 hirveä/1 000 ha. Vuosien 2002 ja 2003 suurilla kaatomäärillä hirvikanta saatiin taas lähemmäs keskimääräistä tasoa. Vuosittain myönnettävien lupien avulla metsästys tulisi kohdistaa siten, että hirvien vahingot maataloudelle ja liikenteelle vähenevät.

Valkohäntäpeurojen ja metsäkauriiden talvikanta on Mäntyharjun-Hirvensalmen alueella molemmilla lajeilla noin 50 yksilön luokkaa, ja kannat ovat kasvamassa.

Hirvionnettomuuksien muut vähentämiskeinot

Hirvionnettomuuksia voidaan vähentää rakentamalla hirviaitoja. Hirviaidoilla hirvien ylitykset ohjataan turvalliisiin ja näkemiltään parhaisiin mahdollisiin ylityspaikkoihin. Hirviaitoja on Hirvensalmella valtatiellä 5. Myös riistasiltojen tai tunneleiden rakentaminen on mahdollista mutta kallista. Hirvien talviaikaista hakeutumista suolansyöntein teiden varsille voidaan vähentää asentamalla hirville nuolukiviä noin 5 kiven ryhminä vähintään 1–2 km etäisyydelle tiestä. Hirvien havaitsemista voidaan helpottaa vesakon raivauksilla. Raivaukset tulee uusida 2–3 vuoden välein. Hirviaitojen sisäpuolinen alue pitää myös pitää raivattuna. Hirvensalmella on ollut aiemmin ongelmia hirvien kanssa, jotka ovat piilotelleet hirviaitojen väliin jääneen kasvillisuuden seassa.

Hirvien usein käyttämillä ylityskohdille asennetaan hirvivaroituserkkejä. Tiepiiri ja Riistanhoitopiiri tarkistavat säännöllisin väliajoin hirvimerkkien sijoituksen yhteistyössä metsästysseurojen ja poliisin kanssa.

Runsaiden hirvieläinonnettomuuksien vuoksi Hirvensalmella tulee käyttää tavanomaista leveämpiä tienvarsiraivauksia valtatiellä 5 sekä maantiellä 431 hirvien suosimilla ylityskohdilla. Samoin nuolukiviä tulee sijoittaa valtatievarrelle vähintään 1–2 km päähän tiestä.

5.6 Kunnossapitotoimenpiteet

Kunnossapitotoimenpiteillä tulee huolehtia, että kasvillisuus ja lumivallit eivät muodosta näkemäesteitä liittymien näkemäalueille. Teiden aurauksessa ja liukkaudentorjunnassa tulee pyrkiä mahdollisimman hyvään ajoitukseen ennen liikenteen ruuhka-aikoja. Talvikunnossapidon taso vaikuttaa merkittävästi talvikelien liikenneonnettomuuksiin, joten kunnossapidon riittävän korkea taso pitää varmistaa.

Liikennemerkkien näkyvyys ja tiemerkintöjen kunto tulee tarkistaa säännöllisesti ja tehdä tarvittavat toimenpiteet niiden hyvän havaittavuuden ylläpitämiseksi.

Yksityisteiden liittymien havaittavuutta ja turvallisuutta voidaan parantaa liittymien näkemäraivauksilla. Kunta tulee jatkossa edellyttämään, että yksityisteiden tienhoitokunnat huolehtivat yksityistiensä osalta liittymänäkemien raivauksesta. Kunta ilmoittaa yksityistiekunnille, että tätä pidetään yksityistieavustuksen ehtona. Tiehallinnolta on saatavissa näkemäaluetta koskeva ohje (TIEL 2230053 Yksityisteiden kunnossapito), jossa olevan kaaviokuvan näkemäalueesta voi esim. liittää avustuspäätöksen mukaan. Kyseinen kaaviokuva on myös tämän liikenneturvallisuussuunnitelman liitteenä 12. Yleisten teiden näkemäalueista on olemassa liikenne- ja viestintäministeriön ohje (24.1.2002).

5.7 Liikennevalvonta ja valvonnasta tiedottaminen

Liikennevalvonnalla voidaan vaikuttaa tienkäyttäjien käyttäytymiseen ja tätä kautta liikenneturvallisuuteen. Poliisin tulee valvoa tehokkaasti onnettomuustilastojen perusteella vaarallisia kohteita ja tarvittaessa myös tiedottaa valvonnasta.

Liikennevalvonta tulee ohjata niihin osa-alueisiin, jotka ovat liikenneturvallisuuden kannalta keskeisiä. Hirvensalmella tällaisia alueita ovat nopeusvalvonta, liikennejuopumus, henkilökohtaisten turvavälineiden käyttö sekä kuljettajien ajotapatarkkailu.

Kuljettajien kokema kiinnijäämisriski vaikuttaa rajoitusten noudattamiseen ja turvallisuuteen. Tämän johdosta rajoitusten noudattamisen varmistamiseksi poliisin valvontamäärä tulisi pystyä säilyttämään riittävän suurena. Valvonnasta tiedottaminen lisää tietoisuutta kiinnijäämisriskistä ja vaikuttaa siten positiivisesti liikennekäyttäytymiseen.

5.8 Koulutus, valistus ja tiedottaminen

Liikenteen riskejä pyritään vähentämään myös vaikuttamalla ihmisten käyttäytymiseen. Koulutuksen, valistuksen ja tiedotuksen rooli liikenneturvallisuustyössä on yhä tärkeämpi. Niillä tuetaan ja täydennetään liikenneympäristön parannustoilla tehtävää työtä.

Perinteisesti liikenneturvallisuusasioita ovat käsitelleet tekninen toimi ja koulut, mutta yhtä hyvin ne sopivat osaksi esimerkiksi perusturva- sekä vapaa-aikatoimen toimintaa. Eri hallintokuntien edustajista koostuvan liikenneturvallisuusryhmän suunnittelemilla toimenpiteillä ja säännöllisellä työllä voidaan tavoittaa eri tienkäyttäjryhmät lapsista vanhuksiin. Myös hallintokuntien välinen yhteistyö ja tiedonvaihto antavat mahdollisuuden monipuolisen liikenneturvallisuustyön tekemiseen.

5.9 Muut toimenpiteet

Koulujen ja päivähoitopaikkojen linja-auto-, taksi- ja saattoliikenteen järjestyhinkin tulee kiinnittää huomiota, ja jokaisen koulun kohdalla tulisi laatia saattoliikenteen liikennejärjestelysuunnitelma. Koululaiset kokevat liikenteen usein vaaralliseksi koulujen läheisyydessä.

Suojatiesaarekkeita tai korotettuja suojateitä rakentamalla voidaan parantaa kevyen liikenteen turvallisuutta vilkkaimmissa tienylityskohdissa taajamissa. Keskiisaarekkeen tulisi olla leveä ja ajolinjassa tulisi olla selvä sivusiirtymä, jotta ajonepeuksia saataisiin ylityskohdassa alennettua. Nykyisten suojateiden havaittavuutta voidaan parantaa siirtämällä liikennemerkkejä lähemmäksi ajorataa, varustamalla leveä saareke suojatiemerkeillä sekä liikennemerkkien varret tehostamismerkinöillä.

Kevyen liikenteen väylille on tullut uusia käyttäjäryhmiä: rullaluistelijat, rullasuksihiihtäjät ja rullalautailijat. Yhteispelin sääntöjä tulisi ottaa esille sopivissa yhteyksissä. Kevyen liikenteen väylien leveysmitoituksessa, päälysteen pinnan laadussa sekä kunnossapidon tasossa tulisi ottaa mahdollisuuksien mukaan huomioon uudet käyttäjäryhmät.

Viitoitus on osa liikenteen ohjausta. Yksiselitteisellä ja selkeällä viitoituksella voidaan parantaa liikenneturvallisuutta. Ohjeiden mukaisilla viitoilla, yläpuolisilla opasteilla ja suunnistustauluilla vältetään autoilijan epätietoisuudesta johtuvat yllättävät ajolinjat ja turhat konfliktitilanteet. Opastuksella voidaan myös ohjata liikennettä halutuille väylille. Myös matkailutapahtumiin tulee opastaa selkeästi. Yleisötapahtumiin liittyvät liikennejärjestelyt tulee muutenkin suunnitella ja sopia ennakoon.

Tievalaistuksella voidaan parantaa liikenneturvallisuutta sekä lisätä tienkäyttäjän turvallisuuden tunnetta, mukavuutta ja näkyvyyttä.

Näkemien parantamiseen on tarvetta sekä taajamissa että taajamien ulkopuolella. Näkemien parantamistoimenpiteet taajamassa kohdistuvat lähinnä asuntoalueille, missä tontin omistajan toimenpiteet ovat keskeisiä. Pensasaitojen leikkaus ja vastaavat toimenpiteet ovat jokavuotisia ja siten kunnossapidon tulee kesäaikana poistaa kasvillisuudesta johtuvia näkemäesteitä säännöllisesti. Jos liittymien tai suojateiden läheisyyteen tehdään istutuksia, pensaiden tulee olla enintään 0,6–0,8 m:n korkuiseksi kasvavaa lajia. Toimenpidelistoissa esitetyt näkemäraivaukset ja näkemäleikkaukset olisi toteutettava mahdollisimman pian. Näkemäraivaustarve

on tarkistettava 1–2 vuoden välein. Kunta edellyttää jatkossa yksityistiekunnilta avustuksen ehtona, että tiekunta hoitaa liittymiensä näkemäraivaukset.

Ajoratamaalaukset ovat tärkeitä varsinkin niille tielläliikkujiille, jotka eivät tunne paikkakunnan liikennejärjestelyjä kovin hyvin. Selkeät kaistamerkinnot parantavat liittymien hahmottamista ja ajoneuvojen ajolinjoja liittymissä.

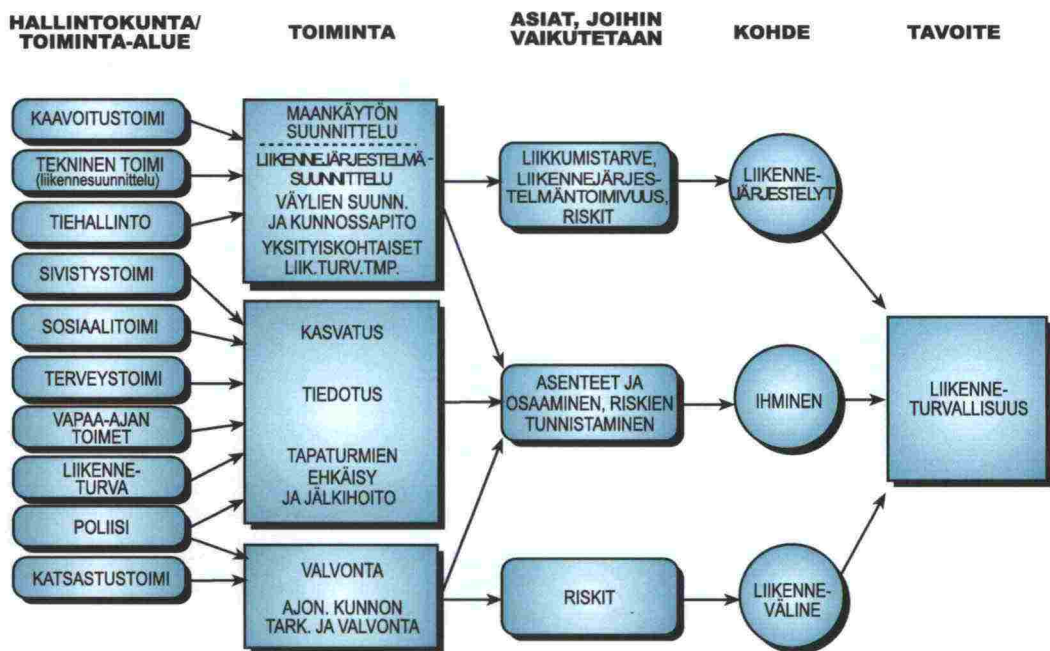
Liikennemerkin sijoittaminen oikealle paikalle ja sen hyvästä näkyvyydestä huolehtiminen parantaa liikenneturvallisuutta. Erityisesti tulisi kiinnittää huomiota liikennemerkkien näkymiseen kasvillisuuden kasvukauden aikana. Muuttuneista liikennejärjestelyistä tulisi alkuvaiheessa varoittaa liikennemerkein.

Puupinot teiden varsilla tulisi sijoittaa myös tiellä liikkujien kannalta turvalliseen paikkaan niin, että ne eivät estä näkyvyyttä tai aiheuta törmäysriskiä tai vaaraa puiden vyörymisestä tielle.

6 LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN KEHITTÄMINEN

6.1 Kunnan liikenneturvallisuustyön organisointi

Liikenneturvallisuustyön kenttä on laaja. Liikennejärjestelyiden parantamisen rinnalla liikennekoulutus, -valistus ja -tiedotus ovat olennainen osa liikenneturvallisuustyötä.



Kuva 12. Liikenneturvallisuustyön kenttä

Liikenneturvallisuuden edistäminen tulisi olla osa kaikkien hallintokuntien normaalia toimintaa, jolloin liikenneturvallisuuskäytäntö liitetään eri kuntalaisryhmiä koskevaan hallintokunnan työhön. Erityisesti perusturvatoimi joutuu hoitamaan liikenneonnettomuuksien inhimillisesti ja taloudellisesti raskaita seurauksia. Kaikkien hallintokuntien tehokas ennaltaehkäisevä liikenneturvallisuustyö on onnettomuuksista aiheutuviin kustannuksiin verrattuna erittäin edullista ja siten sekä kuntalais-
ten turvallisuuden ja viihtyvyyden että kunnan talouden kannalta kannattavaa.

Liikennenympäristön kehittämisen lisäksi kunnan talousarvioon tulee varata määräraha liikenneturvallisuuden koulutus- valistus- ja tiedotustyöhön. Tämä on tarpeen sen vuoksi, ettei ennaltaehkäisevä liikenneturvallisuustyö kaatuisi esimerkiksi siihen liittyvien pienekköjen materiaali- ym. juoksevien kulujen maksamiseen.

Hirvensalmen liikenneturvallisuusryhmä

Kunnassa otetaan käyttöön jatkuva ja kaikki hallintokunnat kattava liikenneturvallisuustyön suunnittelu- ja seurantajärjestelmä. Tähän asti liikenneturvallisuuteen liittyvä suunnittelu ja seuranta ovat painottuneet tekniseen toimeen. Kysymys on siis ensisijaisesti yhteistyön ja tiedonkulun parantamisesta.

Liikenneturvallisuustyötä kehitetään kunnan liikenneturvallisuusryhmässä. Ryhmä muodostuu eri hallintokunnista nimetyistä vastuuhenkilöistä, joista yksi toimii liikenneturvallisuustyön yhdyshenkilönä. Liikenneturvallisuusryhmän kokouksiin kutsutaan poliisi sekä tarvittaessa Kaakkois-Suomen tiepiirin ja Liikenneturvan edustajat sekä muita asiantuntijoita. Kunnan liikenneturvallisuusryhmän yhdyshenkilö toimii yhteistoiminnan järjestäjänä ja ryhmän vetäjänä. Ryhmän yhdyshenkilö kutsuu liikenneturvallisuusryhmän koolle ja vastaa toiminnan raportoinnista ja tiedottamisesta.

Liikenneturvallisuusryhmä määrittelee painopistealueet liikenneturvallisuustyölle sekä koordinoi ja seuraa liikenneturvallisuustyön etenemistä. Ryhmä kokoontuu kerran vuodessa. Kokouksessa tarkastellaan edellisen vuoden onnettomuustilannetta ja hallintokunnissa tehtyä työtä sekä sovitaan seuraavan vuoden painopisteet, toimenpiteet ja yhteistyö sekä tarkennetaan kuluvan vuoden suunnitelmia. Joka toinen vuosi on liikenneturvallisuussuunnitelman seurantakokous tiepiirin, poliisin ja Liikenneturvan kanssa. Seurantakokoukseen voidaan kutsua myös muita asiantuntijoita ja sidosryhmien edustajia. Seurantakokous pidetään samassa yhteydessä kyseisen vuoden liikenneturvallisuusryhmän kokouksen kanssa. Tämä voi käytännössä tapahtua esimerkiksi siten, että koko ryhmä on koolla onnettomuuskatsauksen sekä tavoitteista ja yhteistyöstä sopimisen ajan, jonka jälkeen tekninen toimi käy tiepiirin ja poliisin kanssa tarkemmin läpi liikenneympäristöön liittyvät tiepiiriin ja kunnan yhteiset asiat.

Hallintokunnat ovat tehneet liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelmat lähivuosille. Vuosittain tulee päivittää suunnitelmat yhteisten painopistealueiden mukaisesti. Toiminnan suunnittelussa pyritään siihen, että liikenneturvallisuustyö olisi osa hallintokuntien jokapäiväistä normaalia toimintaa ja että siihen myös varattaisiin rahaa esimerkiksi aineiston hankintaa varten. Tavoitteiden saavuttamisessa korostuu yhteistyö hallintokuntien ja sidosryhmien kanssa.

Seudullinen yhteistyö

Liikenneturvallisuustyössä voidaan hyvin tehdä myös seudullista yhteistyötä varsinkin koulutuksessa, valistuksessa ja tiedottamisessa. Seudullista yhteistyötä voidaan tehdä sekä liikenneturvallisuusryhmän yhteistyönä eri kuntien välillä että toimialakohtaisena yhteistyönä mm. tapahtumien, kampanjoiden ja koulutuksen järjestämisessä. Seudullisiin yhteistyömuotoihin voi saada asiantuntija-apua myös mm. Liikenneturvasta, lääninhallituksesta, tiepiiristä ja poliisilta.

6.2 Liikenneturvallisuuskoulutus, -valistus ja -tiedotus

Hallintokuntien liikenneturvallisuustyö

Liitteenä 11 on hallintokuntien ja sidosryhmien liikenneturvallisuuskoulutuksen, -valistuksen ja -tiedotuksen toimenpiderunko lähivuodeksi. Kunnan liikenneturvallisuusryhmässä suunnitellaan ja sovitaan vuosittain tarkemmin liikenneturvallisuustyön painopisteet ja niihin liittyvä yhteistyö.

Hallintokuntien liikenneturvallisuustyössä kannattaa hyödyntää julkaisua *Opas kuntien liikenneturvallisuustyöhön*. Sen ovat laatineet v. 1999 Liikenneministeriö, Tielaitos, Kuntaliitto ja Liikenneturva. Opas on luettavissa ja tulostettavissa internetistä Liikenneturvan sivuilta (www.liikenneturva.fi). Muutenkin hallintokuntien kannattaa monipuolisesti hyödyntää Liikenneturvan aineistoa käytännön työssään.

Tekninen toimi

Toimenpiteillä pyritään liikenneympäristön parantamiseen ennen kaikkea taajama-alueilla.

Tekninen toimi kerää muilta hallintokunnilta ongelmatietoja toimenpiteitä varten. Toimipisteitä sijoitettaessa (esimerkiksi koulut ja päiväkodit) tehdään yhteistyötä hallintokuntien kanssa. Teknisen toimen tavoitteena on myös tehostaa tiedottamista liikenteen ongelmakohdista, oikeista käyttäytymismalleista, uusista liikennejärjestelyistä ja työmaista.

Tekninen toimi huolehtii siitä, että liikenneturvallisuussuunnitelma tarkistetaan yhteistyössä tiepiirin kanssa noin 10 vuoden välein. Tiepiirin, poliisin ja Liikenneturvan kanssa järjestetään seurantakokous joka toinen vuosi.

Tekninen lautakunta vastaa liikenneturvallisuuden huomioon ottamisesta kaavoituksen ja erilaisten liikennealueiden suunnittelun yhteydessä sekä painottaa liikenneturvallisuutta yksityisteiden korjausmäärärahojen jaossa.

Sivistystoimi

Tavoitteena on lasten ja nuorten turvallinen liikkuminen koulumatkalla ja vapaa-aikana. Liikennekasvatus sisällytetään peruskoulun opetussuunnitelmaan ja opettajat perehdytetään aiheeseen.

Peruskoulun vuosiluokilla 1–6 keskitytään turvalliseen liikkumiseen lähiympäristössä, ajotaidon harjoitteluun ja turvavälineiden käytön lisäämiseen.

Peruskoulun vuosiluokilla 7–9 annetaan lisätietoa liikennekäyttäytymisestä mm. käytännön harjoitusten avulla. Lisäksi annetaan tietoa liikenne-tapaturmista, ensiavusta ja alkoholin vaaroista sekä mopoilusta.

Jatkuvaa toimintaa ovat poliisin antamat oppitunnit. Liikenneturvallisuusasiat otetaan esiin henkilöstön koulutuksessa ja vanhempainilloissa. Henkilökunnan koulutus on jatkuvaa.



Perusturvatoimi

Perusturvatoimessa voidaan vaikuttaa liikenneturvallisuuskasvatukseen jo neuvolasta alkaen. Perusturvan liikenneturvallisuustyössä keskitytään alle kouluikäisten sekä iäkkäiden liikenneturvallisuuteen. Terveyssektorilla liikennekasvatus on luonnollinen osa terveyskasvatusta. Henkilöstöä koulutetaan neuvontatyöhön ja opastamaan esimerkiksi turvalaitteiden käytössä.

Kouluterveydenhuolto kehittää yhteistyötä kodin, koulun ja eri asiantuntijoiden välillä sekä opastaa oppilaita turvavälineiden käytössä ja turvallisessa liikennekäyttäytymisessä.

Äitiys- ja lastenneuvoloiden tavoitteena on perheiden turvallinen liikennekäyttäytyminen. Yksilökohtaista neuvontaa annetaan lasta odottavalle perheelle turvavyön käytöstä ja turvaistuimista. Vanhempainilaisuuksissa tuodaan esille aikuisten hyvänä mallina olemisen ja vaaranpaikkojen tunnistamisen tärkeyttä. Henkilökunnan koulutusta lisätään ja pyritään kiinnittämään huomiota neuvoloiden ympäristöjen liikennejärjestelyjen turvallisuuteen.

Lasten päivähoidon ja esikoulutoiminnan kautta pyritään liikennetietojen, -taitojen ja oikeiden asenteiden opettamiseen sekä myös vaikuttamaan lasten vanhempiin. Vammaishuollon tavoitteena on eri vammaisryhmien turvallinen liikennekäyttäytyminen.

Vanhushuollossa pyritään iäkkäiden ihmisten liikennetietouden lisäämiseen henkilökohtaisen neuvonnan ja ohjauksen sekä ryhmätiedotuksen ja valistusaineiston avulla. Yhdessä teknisen toimen kanssa pyritään luomaan vanhusten palvelutalojen ympäristöt turvallisiksi.

Liikunta- ja nuorisosektorit

Nuorisotyössä voidaan edistää nuorten liikenneturvallisuutta omia yhteistyökansiovia käyttäen.

Eri tilaisuuksien yhteydessä otetaan esille pyöräilyyn liittyvät turvallisuus, turvallinen liikkuminen pimeällä sekä mopoihin ja moottoripyöriin liittyvät säännökset. Päihteiden aiheuttamat vakavat riskit liikenteessä tuodaan esiin. Liikenneturvallsuusasiat otetaan esiin henkilöstön koulutuksessa.

7. MT 429 KEHITTÄMINEN TURVALLISEKSI JA VIIHTYISÄKSI TAAJAMATIEKSI

7.1 Lähtökohdat

Taajamatien tarveselvityksen päivittäminen

Maantien 429 parantamisesta Hirvensalmen keskustan kohdalla on laadittu tarveselvitys vuonna 1998. Selvityksessä esitetyistä toimenpiteistä ei ole laadittu yksityiskohtaisempia suunnitelmia ja ne eivät siten ole edenneet toteutukseen asti, koska hankkeeseen ei ole voitu osoittaa määrärahaa tierahoituksen yleisen niukuuden vuoksi.

Kaakkois-Suomen tiepiiri ja Hirvensalmen kunta sopivat, että maantien 429 tarveselvitys kunnan keskustaajaman kohdalla päivitetään liikenneturvallisuussuunnitelman laadinnan yhteydessä. Tarveselvityksen päivityksestä on laadittu erillinen muistio, jonka liitteinä ovat mm. tarkemmat suunnitelmapiirustukset kohteittain. Liikenneturvallisuussuunnitelmaan on sisällytetty tarveselvityksen päivityksen keskeinen tekstiaineisto.

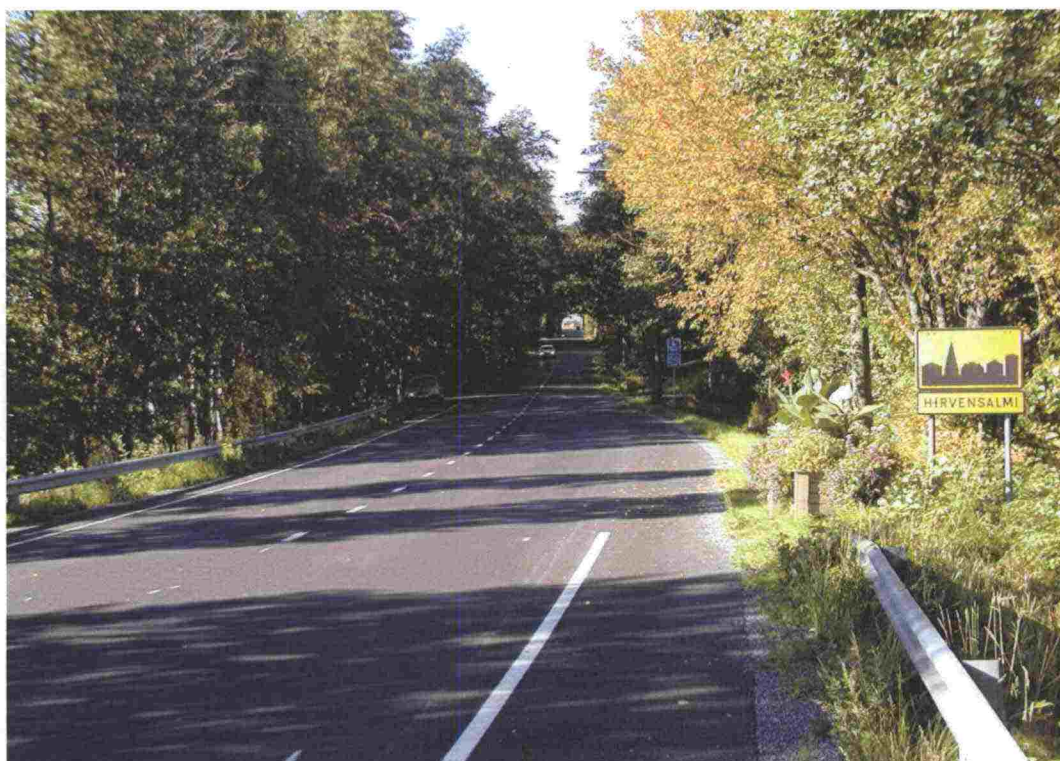
Tarveselvityksen päivitystyössä on selvitetty keskustaajaman nykytilanne ja alueen maankäytössä edellisen tarveselvityksen laatimisen jälkeen tapahtuneet muutokset. Parantamistoimenpiteitä suunniteltaessa tavoitteena on ollut kehittää tietä turvallisena taajamatienä siten, että toteutettavilla toimenpiteillä alennetaan ajonepeuksia, edistetään liikenneturvallisuutta, parannetaan kevyen liikenteen yhteyksiä sekä tien pituus- että poikkisuunnassa ja lisätään tieympäristön viihtyisyyttä.

Liikenneturvallisuussuunnitelman ja tarveselvityksen laadintaan liittyen tehtiin kunnassa kyselytutkimus keväällä 2004. Kyselyjen kohderyhminä olivat erityisesti koululaiset, kyläyhdistykset ja ammattiautoilijat. Lisäksi mm. kunnalta, tiepiiriltä ja poliisilta pyydettiin tietoja ongelmapaikoista.

Tarveselvityksen toimenpideluonnoksia esiteltiin alueen asukkaille ja muille asiasta kiinnostuneille Hirvensalmen kunnantalolla 19.8.2004 järjestetyssä yleisötilaisuudessa.

Suunnittelukohde ja liikenneverkko

Kunnan kaakkoisosassa kulkee valtatie 5. Keskustaajaman pohjoispuolella noin kolmen kilometrin etäisyydellä siitä kulkee Otava – Hirvensalmi – Leivonmäki maantie 431. Näitä yhdistävä Uutela – Hirvensalmi maantie 429 (Kilkintie - Hirvensalmentie) kulkee taajaman läpi etelä – pohjoissuunnassa. Taajaman eteläpuolella Hirvensalmentiehen liittyy Vahvajärven paikallistie 15092. Muut Hirvensalmentiehen liittyvät tiet ovat taajamassa katuja ja sen ulkopuolella yksityis- ja tilusteitä. Hirvensalmentie on toiminnalliselta luokaltaan seudullinen tie.



Kuva 13. Saavuttaessa Hirvensalmelle etelän suunnasta Tervaleppäkuja muodostaa yhden omaleimaisen porttiaiheen, jota voidaan vielä korostaa valaisemalla isoja tervaleppiä.

Tieolosuhteet

Tarveselvityksen päivityksen tarkastelualue käsittää maantien 429 tieosan 03 paa-luvälin noin 1300–5000 ulottuen taajaman eteläpuolelta Rantatien liittymästä taa-jaman pohjoispuolelle Etuniementien liittymään. Tarkastelujakson nopeusrajoitus on Rantatien liittymästä Hirvensalmen sillan pohjoispuolella olevalle taajamamer-kille 60 km/h, siitä Papintien liittymään 50 km/h, Papintien liittymästä Junnanku-jan liittymään 40 km/h, siitä pohjoiselle taajamamerkille 50 km/h ja taajamamerkil-tä pohjoiseen 60 km/h. Tarkastelujaksolla on tievalaistus lukuun ottamatta jakson pohjoispäässä olevaa noin 300 metrin osuutta.

Hirvensalmentie on taajaman kohdalla suuntaukseltaan pääosin melko suora ja tien korkeuserot ovat vähäiset. Tien poikkileikkaus on Rantatien liittymästä Papin-tien liittymään 10/7 metriä ja Papintien liittymästä tarkastelujakson pohjoisrajalle 7/6,5 metriä lukuun ottamatta Halkorannankujan ja Keskustien liittymien välistä osuutta, missä poikkileikkaus on 7,35/7 metriä.

Taajaman asutus on levinnyt pitkälle keskustan pohjoispuolelle läpikulkutienä toi-mivan Hirvensalmentien varteen. Keskustaa pohjoisesta lähestyttäessä autoilijat eivät koe ajavansa taajamamerkeistä huolimatta taajamassa, koska tienvarressa

olevaa rakennuskantaa on kasvillisuudesta johtuen vaikea hahmottaa. Suora, tasainen tie houkuttelee käyttämään nopeusrajoituksia suurempia ajonopeuksia.

Hirvensalmentien varteen sen itäpuolelle on rakennettu kevytliikenteen väylä etelästä Papintien liittymästä taajaman pohjoisrajan tuntumaan vanhan hautausmaan kohdalle. Halkorannankujan ja Keskustien liittymien välillä väylä on rakennettu ajoradasta reunakivellä korotettuna, muualla viherkaistalla erotettuna. Kevytliikenne risteää Hirvensalmentietä tasossa. Suojateilla ei ole saarekkeitä. Kevyen liikenteen väylät ovat risteyskohdissa paikoitellen melko jyrkkiä ja kulkuyhteydet linja-autopysäkeille ovat puutteellisia. Osalle pysäkkejä pääsee vain maantien pientareita pitkin.

Tiellä on taajamassa runsaasti kaavatie- ja tonttiliittymiä. Osa liittymistä on leveitä ja jäsentymättömiä sekä jyrkkiä. Tervaleppäkujalla olevat kaavatieliittymät ovat suuren pituuskaltevuuden lisäksi vaikeasti havaittavia runsaan kasvillisuuden vuoksi.

Liikenne

Hirvensalmentien keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL) vuonna 2002 oli taajaman kohdalla noin 1500 ja sen eteläpuolella noin 1000 ajoneuvoa. Raskaiden ajoneuvojen osuus liikenteestä on 5–6 %. Kesän keskimääräinen vuorokausiliikenne (KKVL) on taajamassa noin 1900 ja sen eteläpuolella noin 1450 ajoneuvoa. Kevytliikenteen määrä on laskettu vuonna 1994 Hirvensalmentiellä Soikanlahdentien ja Pappilantien välillä. Tiellä liikkui tuolloin 80 jalankulkijaa ja pyöräilijää vuorokaudessa. Kevyen liikenteen määrä on tämän laskennan jälkeen merkittävästi kasvanut. Asutus lisääntyy kirkonkylän kohdalla, mikä edelleen lisää erityisesti maantien ylittävän kevyen liikenteen määrää.

Tiehallinnon laatimien seutukunnittaisten liikenteen kasvukertoimien 1997–2010 / 2020 / 2030 mukaan seudullisten teiden liikenne kasvaa Mikkelin seudulla 14 / 22 / 26 % vuodesta 1997 tavoitevuoteen mennessä. Kaikkien yleisten teiden osalta vastaavat keskimääräiset kasvuarviot ovat 19 / 31 / 36 %.

Hirvensalmentien keskimääräinen liikennemäärä ei aiheuta sen liittymissä välityskykyongelmia, mutta kesäaikana viikonloppuliikenteen ja tapahtumien yhteydessä on usein ruuhkautumista kirkonkylän keskustan kohdalla. Vilkas kesäliikenne johtuu mm. Hirvensalmen suuresta kesäasukkaiden määrästä.

Hirvensalmentiellä on tarkastelujaksolla tapahtunut v. 1999–2003 yhteensä viisi poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta. Onnettomuuksista yksi oli jalankulkijan loukkaantumiseen johtanut kevytliikenteen onnettomuus ja neljä moottoriajoneuvo-onnettomuutta, joista kaksi johti henkilövahinkoihin.

Ajoneuvo-onnettomuuksista yksi oli yksittäisonnettomuus, kaksi liittymässä tai sen tuntumassa tapahtunutta peräänajo-onnettomuutta ja yksi kääntymisonnettomuus.

Maankäyttö ja kaavoitus

Hirvensalmen taajama tukeutuu liikenteellisesti maantiehen 429. Tie sijaitsee lähellä rantaa ja keskustan asutus ja palvelut ovat pääosin keskittyneet toispuoleisesti päätien itäpuolelle. Keskustatoimintojen alue sijoittuu Halkorannankujan, Keskustien ja Pitäjätien liittymien ympäristöön. Tämän palvelukeskustan muodostavat mm. kunnanvirasto, linja-autoasema ja Matkahuolto, päiväkotit, seurojentalo/nuorisotilat, Rantamakasiini ja infopiste sekä liikerakennukset. Koulukeskus, kirjasto ja liikunta-/kuntosali sekä kirkko ja kirkkoherranvirasto sijaitsevat keskustan eteläpuolella hieman etäämmällä Hirvensalmentiestä. Näiden ympärille levittäytyvät asuin- ja virkistysalueet. Maankäytöllisenä tavoitteena keskustassa on asutuksen tiivistäminen nykyisen rakenteen sisällä.

Hirvensalmentie on Hirvensalmen sillan ja Vanhan hautausmaan välisellä osuudella asemakaavoitetulla alueella. Asemakaavoitetun alueen ulkopuolinen tarkastelujakso Hirvensalmentietä sisältyy Hirvensalmen kirkonkylän seudun osayleiskaavaan.

Maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelun tulee tapahtua aina samanaikaisesti, joten mm. kunnan ja tiehallinnon yhteistyö tulee olla tiivistä ja jatkuvaa. Maankäyttöratkaisuilla on yleensä hyvin pitkäaikaisia tai pysyviä vaikutuksia, joten mahdolliset liikenteelliset ongelmat tulee hyvällä suunnittelulla ja yhteistyöllä välttää jo ennakkoon. Jälkeenpäin tehtävät korjaukset ovat usein vaikeita ja kalliita.

Ympäristö

Hirvensalmen taajama sijaitsee kahden vesistön välisellä kannaksella tarjoten voimakkaita suurmaisemia, pitkiä näkymiä ja vehreää ympäristöä. Kirkonkylä on omaleimainen ja säilynyt pienipiirteisenä ja toimivana keskuksena. Rakennuskanta on uuden ja vanhan sekoitusta. Hirvensalmentien varrella sijaitsevat, tiealueen ulkopuolisilta osiltaan suojeltu tervaleppäkuja ja vanhan hautausmaan aita ovat taajamakuvallisesti merkittäviä.

7.2 Kehittämistarpeet ja tavoitteet

Ongelmat ja kehittämistarpeet

Hirvensalmentien liikenneturvallisuudesta eri aikoina tehdyissä kyselytutkimuksissa on kiinnitetty erityisesti huomiota mm. seuraavin puutteisiin ja ongelmiin:

Vuoden 1991 liikenneturvallisuussuunnitelma

- maantien varrella olevat vanhat ja lahot tervalepät
- Koulutien liittymän näkemät huonot ja liittymän kapeus
- yhteys linja-autopysäkiltä kevytliikenteen väylälle puuttuu Koulutien liittymässä
- S-marketin pysäköintialue > *ongelma poistunut uusien järjestelyiden myötä*
- autojen tankkauspaikka S-Marketin kohdalla > *ongelma poistunut*
- taajaman keskustan pysäköintipaikkojen puute kesäaikana
- ongelmat entisen Matkahuollon kohdalla > *rakennus purettu*
- kevytliikenteen väylä puuttuu rannan puolelta Keskustien liittymästä vanhan hautausmaan nurkalle
- autoliikenne maantien 429 ja Rantaraitin välisellä kevytliikenteen tiellä
- kevytliikenteen yhteys taajaman pohjoisosasta Pöyryn kylään > *sisältyy tiepiirin kevyen liikenteen väylien tarveselvitykseen*

Vuoden 1998 tarveselvitys

- alun perin tiivis tietila on hajonnut uudisrakentamisen myötä, minkä seurauksena keskustaa on vaikea hahmottaa
- taajaman liikenne keskittyy läpikulkutienä toimivalle maantielle 429
- ajonopeudet ovat paikoin liian suuria taajamassa > tehty nopeusrajoitusmuutoksia ilman niitä tukevia rakenteellisia toimenpiteitä
- kevytliikenteen ongelmat:
 - S-Marketin edusta > *ongelma poistunut*
 - tervaleppäkujan kaavateiden ylitykset
 - etelän sisääntulojaksolla oman väylän puuttuminen
 - pohjoisen sisääntulojaksoson tien ylitys
- pysäköintipaikkojen puute taajamassa kesäaikaan

Vuoden 2005 liikenneturvallisuussuunnitelma

- suuret, nopeusrajoituksen ylittävät ajonopeudet
- puutteelliset näkemät mm. Koulutien, Kirkkotien, Pitäjätien ja Allinkujan liittymissä
- kevytliikenteen ongelmat:
 - etelän sisääntulojaksolla oman väylän puuttuminen
 - pohjoisella sisääntulojaksolla väylän loppuminen kesken ja tien ylitys

- Koulutien ja Kirkkotien ylitykset Tervaleppäkujalla ongelmallisia
- tien ylitykset mm. keskusta-alueella ja Itäraitin - Länsiraitin liittymässä
- Tervaleppäkujan lahot puut
- selkeiden porttikohtien ja muiden nopeusrajoitusta tukevien rakenteiden puuttuminen taajamatieltä

Tavoitteet

Tarveselvityksen päivitystyön tarkoituksena on selvittää Hirvensalmen erityispiirteisiin sopivat nykyaikaiset, erityisesti kevytliikenteen, kesäasukasliikenteen ja kesätapahtumat huomioon ottavat taajamatiejärjestelyt. Tietä on tavoitteena kehittää jaksotettuna taajamatienä.

Hankkeen tavoitteena on turvata taajama-aluetta halkovan Hirvensalmentien liikenneturvallisuus myös pitkällä aikavälillä ja vähentää liikenteessä omakohtaisesti koettua turvattomuutta. Erityistä huomiota tulee tällöin kiinnittää ajonopeuksia alentaviin, kevyen liikenteen turvallisuutta parantaviin ja alueen viihtyisyyttä lisääviin toimenpiteisiin. Eräänä tarkasteltavana erityisalueena on kunnanviraston ja Roosin rannan välinen taajamatiejakso.

7.3 Parantamistoimenpiteet

Jaksotteluperiaate

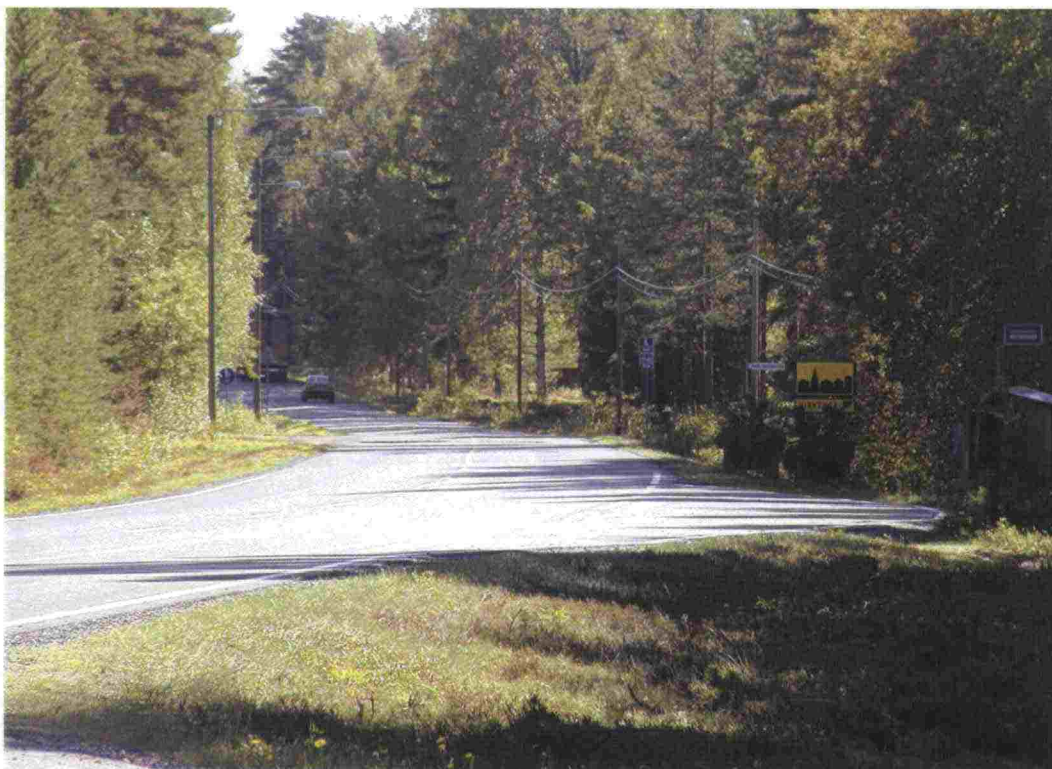
Tarkastelualue jaksotellaan taajamakuvan ja taajaman toiminnallisen rakenteen perusteella eri osiin:

- Keskustajakso S-Marketin kohdalta Allinkujan liittymän kohdalle
- Eteläinen sisääntulojakso ulottuu Rantatien liittymästä S-Marketin kohdalle
- Pohjoinen sisääntulojakso ulottuu Allinkujan liittymästä vanhan hautausmaan pohjoispuolella olevalle nykyiselle taajamamerkille
- Taajaman lähestymisjaksot Rantatien liittymästä Kissakosken liittymään ja pohjoiselta taajamamerkiltä Otavantien liittymään.

Toimenpidekohteet

- Keskusta-/sisääntulojaksojen rajakohtiin on tarpeen muodostaa selkeät porttikohdat osoittamaan saapumista keskusta-alueelle ja tarpeesta alentaa ajonopeutta (esim. saarekkeita ja tienvarsipysäköintiä ajoradan sivusiirtymien aikaansaamiseksi)
- Keskustajaksolla on tarpeen erityisesti paneutua kunnanviraston ja Roosin rannan väliin jäävän taajamatiejakson ja sen ympäristön kehittämiseen viihtyisänä ja turvallisena, kesätapahtumat huomioon ottavana "oleskelualueena" (esim. korotettu alue, tien pintamateriaalien vaihtelu kevytliikenteen ylityskohdissa, istutuslaatikot, erikoisvalaistus varsinkin talviaikaan)

- Sisääntulojaksoilla on tarpeen muistuttaa liikkumisesta taajama-alueella korostamalla tietä risteävän kevytliikenteen ja linja-autopysäkkien järjestelyjä sekä liittymien ja taajamarakenteen havaittavuutta (esim. suojatiesaarekkeita kevytliikenteen ylityskohtiin, linja-autopysäkkien kulkuyhteyksien parantaminen, liittymien havaittavuuden parantaminen sekä porttikohtien, Hirvensalmensillan ja tervaleppäkujan korostaminen erikoisvalaistuksin)
- Sisääntulo-/lähestymisjaksojen rajakohdissa siirryttäessä maaseutumaisesta ympäristöstä taajamaan on tarpeen korostaa saapumista erilaiseen ympäristöön "porttimaisin", Hirvensalmen kunnalle ominaisin materiaalein ja rakentein (tervaleppä istutuksissa tai yleensä puu rakenteissa, pohjoispäässä vaihtoehtona kivi, porttikohtien korostus erikoisvalaistuksin).
- Koko jaksolle pyritään valaistuksen osalta luomaan yhtenäinen vaikutelma. Seuraavat kohteet erikoisvalaistaan samantyyllisesti kyseisiä kohteita korostaen: eteläinen ja pohjoinen taajamaporttirakennelma, vanhan hautausmaan kivaita, keskustakohdan kivipollarit, puretun Matkahuollon kohdan keskustaporttirakennelma, Tervaleppäkujan isot tervalepät sekä silta. Jatkosuunnittelussa tulee laatia erillinen valaistussuunnitelma.



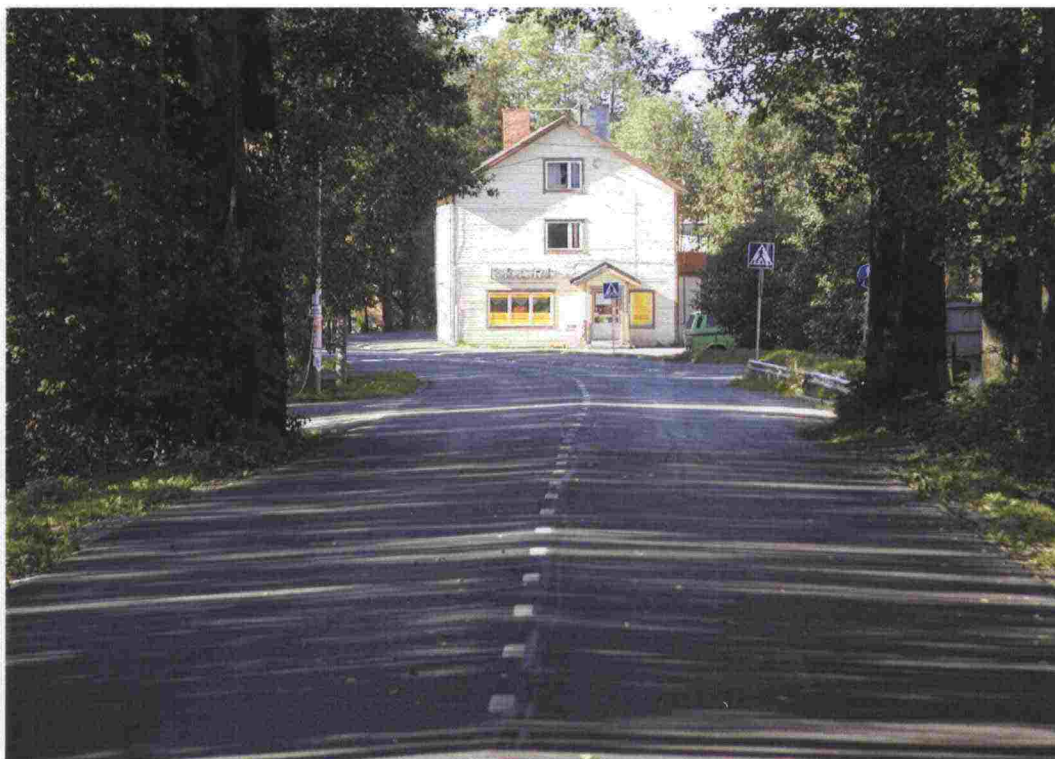
Kuva 14. *Kirkonkylän pohjoinen taajamaportti tulisi Etuniementien ja vanhan hautausmaan välille.*



Kuva 15. Keskustan kohtaa on tarkoitus korostaa mm. käyttämällä betonikivipintaa, valaisinpollareita ja istutuslaatikoita.



Kuva 16. Sillan ja sen penkereiden kohdalla kevyen liikenteen väylä voidaan toteuttaa kaventamalla nykyisiä turhan leveitä ajokaistoja.

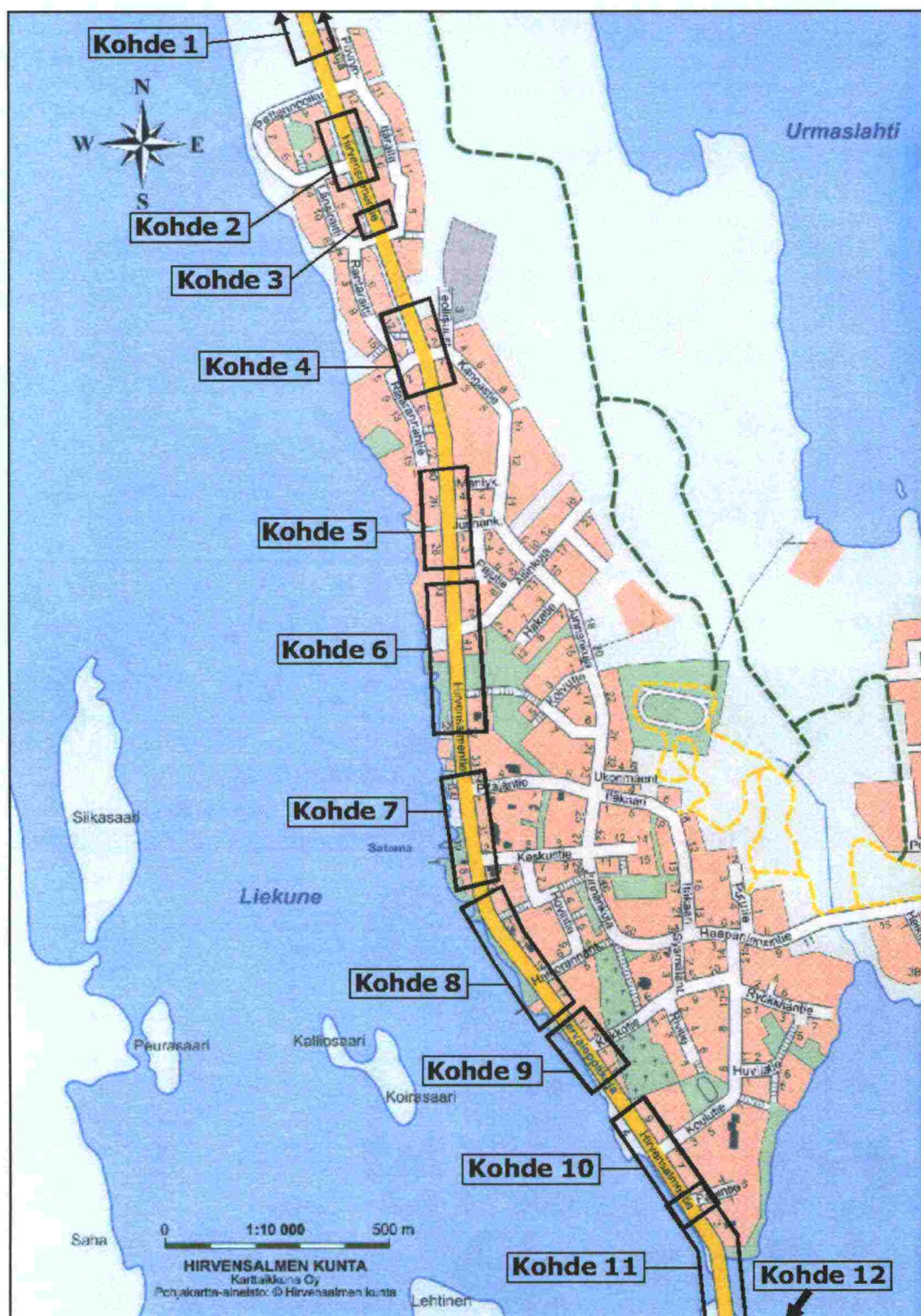


Kuva 17. Kuten tästä kuvasta selvästi havaitsee, jo puretun Matkahuollon rakennuksen kohdalla on sopiva paikka keskustan valaistulle porttirakennelmalle.

Hirvensalmentien ehdotetut parantamiskohteet ovat:

- | | |
|----------|---|
| Kohde 1 | Etuniementien liittymä – vanha hautausmaa |
| Kohde 2 | Petterinpolun liittymä |
| Kohde 3 | Itäraitin / Länsiraitin liittymä |
| Kohde 4 | Kevytväylä Rantaraitin kohdalla |
| Kohde 5 | Junnankujan liittymä |
| Kohde 6 | Allinkujan liittymä - huoltoasema |
| Kohde 7 | Keskustien liittymä |
| Kohde 8 | Hirvensalmentie välillä Keskustie – S-Market |
| Kohde 9 | Kirkkotien liittymä |
| Kohde 10 | Koulutien ja Papintien liittymät |
| Kohde 11 | Kevyen liikenteen väylä välille Papintie – Rantatie |
| Kohde 12 | Taajaman eteläinen portti |

Kohteiden sijaintia osoittava yleiskartta on kuvassa 18.



Kuva 18. Hirvensalmen taajamatien (mt 429) parannuskohteiden sijainti

Toimenpide-ehdotukset kohteittain

Hirvensalmentietä ehdotetaan parannettavaksi tarkastelualueella seuraavasti:

Kohde 1 Etuniementien liittymä – vanha hautausmaa

1. Liekinrannantien liittymäalueelle tehdään ajoradan sivusiirtymät ja liittymän pohjoispuolelle rakennetaan suojatiesaareke
2. Kevyen liikenteen tietä jatketaan Etuniementielle saakka ja se johdetaan maantien 429 (Hirvensalmentien) poikki em. suojatiesaarekkeen kautta
3. Nykyisen taajamamerkin kohdalle rakennetaan "taajamaportti", taajamamerkkiä siirretään n. 50 m pohjoiseen
4. Taajamaportin ja hautausmaan kiviaidan erikoisvalaistus

Kohde 2 Petterinpolun liittymä

1. Liittymäalueelle tehdään ajoradan sivusiirtymät ja liittymän eteläpuolelle rakennetaan suojatiesaareke
2. Kevyen liikenteen yhteyttä parannetaan Hirvensalmentien suuntaiselle raitille ja Petterinpolulle
3. Linja-autopysäkit järjestellään uudelleen

Kohde 3 Itä-/Länsiraitin liittymä

1. Liittymään rakennetaan suojatie ja siltä kevyen liikenteen yhteydet Hirvensalmentien suuntaiselle raitille ja Länsiraitille

Kohde 4 Kevytväylä Rantaraitin kohdalle

1. Rantaraitin kohdalle tehdään ajoradan sivusiirtymät ja rakennetaan suojatiesaareke
2. Rantaraittiin tehdään ennen suojatietä mutka pyöräilijöiden ajonopeuden pienentämiseksi
3. Linja-autopysäkit järjestellään uudelleen
4. Kangastien liittymän eteläpuolelle rakennetaan uusi suojatie ja yhteydet siltä Hirvensalmentien suuntaiselle raitille ja Rajarannantielle

Kohde 5 Junnankujan liittymä

1. Liittymäalueelle tehdään ajoradan sivusiirtymä ja liittymän eteläpuolelle rakennetaan suojatiesaareke kevyen liikenteen yhteyksineen
2. Liittymät järjestellään asemakaavan mukaisesti
3. Hirvensalmentielle rakennetaan suojatie Mäntykujan kohdalle tarpeellisine kevyen liikenteen yhteyksineen
4. Linja-autopysäkit lisätään

Kohde 6 Allinkujan liittymä - huoltoasema

1. Allinkujan liittymä alueelle tehdään ajoradan sivusiirtymät ja rakennetaan Hirvensalmentielle keskisaarekkeet
2. SEO:n liittymän pohjoispuolelle rakennetaan suojatiesaareke kevyen liikenteen yhteyksineen
3. Linja-autopysäkit kevyen liikenteen yhteyksineen järjestellään uudelleen
4. Allinkujan liittymän eteläpuolelle rakennetaan suojatie tarpeellisine yhteyksineen
5. Hirvensalmentien liittymät järjestellään asemakaavan mukaisesti

Kohde 7 Keskustien liittymä

1. Hirvensalmentie korotetaan Keskustien liittymäalueella käyttäen pintamateriaalina erivärisiä betonikiviä ja ajorata kavennetaan mm. valaisinpollarein ja istutuslaatikoin
2. Keskustien ajorata korotetaan ennen suojatietä
3. Hirvensalmentien linja-autopysäkit poistetaan keskustan kohdalta ja rannan puolelle järjestetään pysäköintitasku kulkuyhteyksineen
4. Pitäjätien ja kunnanviraston/Matkahuollon takapihan välille järjestetään linja-autoille kulkuyhteys
5. Kunnanviraston edustan piha-alueelle muodostetaan tori porrastettuine terasseineen ja pysäköintialueineen

Kohde 8 Hirvensalmentie välillä Keskustie – S-market

1. Hirvensalmentielle rakennetaan entisen Siwan rakennuksen ja Aaltolan talon (Pippuritalon) tuntumaan suojatie ja niiltä kevyen liikenteen yhteys rantaan
2. Hirvensalmentielle rakennetaan entisen Siwan kohdalle rannan puolelle tietä pysäköintitasku viidelle autolle mm. ranta-alueella ulkoilevia varten
3. Aaltolan talon (Pippuritalon) kohdalle tehdään ajoradan sivusiirtymä
4. Halkorannankujan liittymäalueelle tehdään ajorataan sivusiirtymä ja liittymän pohjoispuolelle rakennetaan suojatiesaareke kevyen liikenteen yhteyksineen sekä lisätään liittymä venerantaan
5. S-marketin kohdalle Hirvensalmentien ajosuunnat erotetaan toisistaan pitkällä keskisaarekkeella ja S-marketin puolelle rakennetaan pysäköintitasku 5 autolla mm. S-marketissa asiointia varten
6. S-marketin eteläisessä liittymässä sallitaan ainoastaan sisääntulo tontille etelästä tai liittymä poistetaan kokonaan
7. Hirvensalmeen liittyvä valaistu rakennelma (esim. porttiaiheen oikeanpuoleinen osa) sijoitetaan entisen Matkahuollon kohdalle paikkaan, joka näkyy kaukaa Tervaleppäkujalta
8. Isojen tervaleppien valaiseminen alhaalta ylöspäin

Kohde 9 Kirkkotien liittymä

1. Liittymäalueelle tehdään ajoradan sivusiirtymä ja rakennetaan Hirvensalmentielle suojatiesaareke kevyen liikenteen yhteyksineen
2. Linja-autopysäkit järjestellään uudelleen kevyen liikenteen yhteyksineen
3. Kirkkotielle tehdään ajoradan korotus ennen Hirvensalmentien kevyen liikenteen tien suojatietä
4. Isojen tervaleppien valaiseminen alhaalta ylöspäin

Kohde 10 Koulutien ja Papintien liittymät

1. Koulutien liittymäalueelle tehdään ajoradan sivusiirtymä ja rakennetaan Hirvensalmentielle suojatiesaareke kevyen liikenteen yhteyksineen
2. Linja-autopysäkit järjestellään uudelleen kevyen liikenteen yhteyksineen
3. Koulutielle tehdään ajoradan korotus ennen Hirvensalmentien kevyen liikenteen tien suojatietä
4. Isojen tervaleppien valaiseminen alhaalta ylöspäin

Kohde 11 Kevyen liikenteen väylä välille Papintie - Rantatie

1. Kevyen liikenteen väylän rakentaminen kaventamalla nykyistä ajorataa välillä Papintie – Rantatie
2. Sillan erikoisvalaistus (myös veneilijöitä varten)

Kohde 12 Taajaman eteläinen portti

1. Ajoradan sivusiirtymät ja suojatiesaarekkeen rakentaminen kevyen liikenteen yhteyksineen
2. Linja-autopysäkkien uudelleen järjestäminen kevyen liikenteen yhteyksineen
3. Taajamamerkin siirtäminen ja taajamaportin rakentaminen Rantatien liittymän eteläpuolelle noin 50 metrin etäisyydelle liittymästä (portti notkelman ja liittymän välille)
4. Taajamaportin erikoisvalaistus

Lisäksi tarkastelualueen nopeusrajoitukset ehdotetaan muutettavaksi taajamatien jäsentelyä vastaavaksi siten, että keskustajaksolla S-Marketin ja Allinkujan liittymän välillä on nopeusrajoitus 40 km/h, keskustan sisääntulojaksoilla Rantatien liittymästä S-Marketille ja Allinkujan liittymästä pohjoiselle taajamamerkille 50 km/h ja taajaman lähestymisjaksoilla 60 tai 80 km/h. Taajamamerkki asetetaan noin 20–50 m ennen taajamaporttia.

Kukin kohde on yleensä tarkoituksenmukaista toteuttaa yhdellä kertaa. Numerointi ei tarkoita kiireellisyysjärjestystä vaan viittaa mt 429 taajamatien tarveselvityksen päivitysaineiston yksityiskohtaisemmissa suunnitelmapiirustuksissa kuvattuihin toimenpiteisiin.

Taajamatien hanke-ehdotuksen mukaisten toimenpiteiden arvioidut toteuttamiskustannukset ovat noin 0,9 milj. euroa. Hanke-ehdotuksen toimenpiteet voidaan jakaa kahteen tai useampaan toteutusvaiheeseen. Ensin tulisi toteuttaa taajaman sisääntulokohtien (taajamaporttien) ja taajaman keskustajakson porttikohtien parantamiskohteet sekä Hirvensalmentien kevyen liikenteen väylän jatkaminen etelässä Rantatielle ja pohjoisessa Etuniementielle saakka. Muita kohteita voidaan sitten rakentaa kulloisenkin tarpeen mukaan rahoitustilanteen sallimissa rajoissa. Kustannusjaosta sovitaan jatkosuunnittelun yhteydessä.

Toimenpiteiden vaikutukset

Hanke-ehdotuksen mukaiset toimenpiteet parantavat liikenneturvallisuutta ja liikennenympäristöä sekä erityisesti kevyen liikenteen olosuhteita. Ajoneuvojen nopeudet taajamassa tulevat laskemaan toimenpiteiden vaikutuksesta varsinkin keskustajaksolla. Alhaisemmat nopeudet vähentävät onnettomuusriskiä ja pienentävät henkilövahinkojen vakavuusastetta.

Toimenpiteiden vaikutus henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien laskennalliseen vähenemään on 0,127 hvjo/v, mikä vastaa yhden henkilövahinko-onnettomuuden vähenemää kahdeksassa vuodessa.

Hankkeen vaikutukset maankäytölle ovat vähäiset, sillä Hirvensalmentien parantamistoimenpiteet sijoittuvat asemakaava-alueella lähes kokonaisuudessaan liikenne-alueelle ja kaava-alueen ulkopuolella nykyiselle tiealueelle.

Alueen taajamakuva parantuu ja puistomaisesti hoidettu viherympäristö lisää alueen viihtyisyyttä. Ajonopeuksien laskeminen pienentää liikenteen meluhäiriöitä.

Jatkotoimenpiteet

Kaakkois-Suomen tiepiiri pyytää tarveselvityksestä lausunnot Hirvensalmen kunnalta, Etelä-Savon ympäristökeskukselta ja Etelä-Savon maakuntaliitolta. Kunta asettaa toimenpide-ehdotuksen yleisesti nähtäville.

Lausuntojen saamisen jälkeen tiepiiri tekee hanke- ja toimenpidepäätöksen, jonka jälkeen seuraava vaihe on tiesuunnitelman laatiminen.

Hirvensalmen taajamatiehanketta ei ole tällä hetkellä (1.3.2005) sijoitettu tiepiirin ohjelmiin.

8. TOIMENPIDEOHJELMA

Ohjelman laadintaperiaatteet

Liikennejärjestelyn nykytilan selvityksen perusteella esitetyt liikenneturvallisuuden parantamistoimenpiteet on koottu toimenpideohjelmaan. Toimenpideohjelmassa on esitetty toimenpiteiden ajoitus, sisältö ja alustava kustannusarvio sekä toteutus- ja suunnitteluvastuu. Toimenpideohjelmaan on otettu mukaan pääasiallisesti edullisia ja nopeasti toteutettavissa olevia liikenneturvallisuutta ja liikennejärjestelyä parantavia toimenpiteitä. Liikennejärjestelyn ongelmakohteiden ja puutteiden korjaamiseen on ehdotettu kevyen liikenteen ja autoliikenteen järjestelyjä koskevia parantamistoimenpiteitä sekä liikenteenohjaus- ja kunnossapitotoimenpiteitä. Toimenpideohjelma on tarveselvitystasoinen ohjeellinen lista Hirvensalmen liikenneturvallisuuden parantamiskeinoista.

Toimenpiteet on ryhmitelty kiireellisyyden mukaan kolmeen luokkaan. Luokkaan I sijoitetut toimenpiteet pyritään toteuttamaan vuosina 2004–2007, luokkaan II sijoitetut vuosina 2008–2010 ja luokkaan III sijoitetut vuonna 2011 ja sen jälkeen. Pienet liikenteenohjaustoimenpiteet on sijoitettu luokkaan I. Kunnossapitotoimenpiteitä tulee suorittaa koko suunnitelman voimassaolon aikana. **Toimenpiteet on esitetty liitteissä 8–10.** Kartoissa olevat numerot viittaavat toimenpideohjelmassa oleviin toimenpidenumeroihin.

Toimenpideohjelman kustannukset

Toimenpideohjelman kokonaiskustannukset ovat noin **3,4 milj. €**. Suurimmat hankkeet ovat vt 5 Uutelan eritasoliittymän rakentaminen (2 milj. €) ja Hirvensalmen taajamatien parantaminen (0,9 milj. €). Liikennejärjestelyjen parantamistoimenpiteiden kustannuksina on käytetty arvioituja keskimääräisiä rakentamiskustannuksia. Kustannusten jakautuminen eri kiireellisyysluokkiin ja eri toteuttajien kesken on esitetty taulukossa 1.

Taulukko 1. Toimenpideohjelman kustannusten jakautuminen eri kiireellisyysluokkiin ja eri toteuttajien kesken.

	Kunta (€)	Tiehallinto (€)	Kunta/ Tiehallinto (€)	Yksityiset (€)	Yhteensä (€)
I luokka (2004–2007)	5 000	142 000	13 000	6 000	166 000
II luokka (2008–2010)	200 000	2 133 000	800 000		3 133 000
III luokka (2011–)			60 000		60 000
Yhteensä	205 000	2 275 000	873 000	6 000	3 359 000

Toimenpiteiden laskennalliset vaikutukset

Jos kaikki liikenneturvallisuussuunnitelman toimenpideohjelman toimenpiteet toteutettaisiin, olisivat onnettomuuskustannussäästöt Hirvensalmella n. 240 000 € vuodessa laskettuna henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien vähenemän (noin 0,6 heva-onn./v) perusteella.

Toimenpideohjelman laskentaperusteet

Toimenpideohjelmassa on esitetty toimenpiteille erilaisia tunnuslukuja helpottamaan toimenpiteiden ajoituksen suunnittelua ja selvittämään toimenpiteiden kustannusvaikutuksia.

Alustavassa kustannusarviossa on laskettu toimenpiteille hinta käyttäen tien- ja kadunrakentamisen keskimääräisiä toimenpidehintoja. Hinnoissa on huomioitu toteutettavien kohteiden ympäristön vaikutuksia toteuttamiskustannuksiin alentamalla tai korottamalla keskimääräisiä hintoja harkinnan mukaan.

Henkilövahinko-onnettomuusvähenemä (Heva-vähenemä) on laskettu yleisten teiden osalta Tiehallinnon TARVA-ohjelmistolla (Turvallisuusvaikutusten arviointi vaikutuskertoimilla). Luku kertoo, kuinka monta henkilövahinko-onnettomuutta toimenpide vähentää vuodessa kyseisessä kohteessa. Kaavatieverkolla henkilövahinko-onnettomuusvähenemä on laskettu käyttämällä TARVA-ohjelmiston vaikutuskertoimia tarkasteluajanjaksolla (1999–2003) tapahtuneisiin onnettomuuksiin. Kaavatieverkon henkilövahinko-onnettomuusvähenemälaskennoissa on käytetty asiantuntijaharkintaa.

Onnettomuuskustannussäästö/v. (€) on laskettu kohteeseen esitetyn toimenpiteen henkilövahinko-onnettomuusvähenemän tuottamana onnettomuussäästönä. Laskentakaavana on henkilövahinko-onnettomuuden laskennallisen kustannuksen (0,39 milj. €) ja henkilövahinko-onnettomuusvähenemän tulo.

M€/Heva-vähenemä on laskettu jakamalla toimenpiteen toteutuskustannus vuosittaisella henkilövahinko-onnettomuusvähenemällä. Luku kertoo, paljonko laskennallisesti maksaa yhden henkilövahinko-onnettomuuden vähentäminen kyseisellä toimenpiteellä. Mitä pienempi luku on, sitä kannattavampi hanke on.

Hyötykustannus-suhde (H/K-suhde) on laskettu jakamalla 15 vuoden onnettomuuskustannussäästön nykyarvo (5 % korkokannalla laskettuna) toimenpiteen toteuttamiskustannuksella. Näkemäraivauksissa hyödyt on laskettu 5 vuoden onnettomuuskustannussäästön nykyarvolla. Toimenpide on tämän laskentatavan mukaan kannattava kun H/K-suhde on yli 1. Jos H/K-suhde on yli 5, niin toimenpidettä voidaan pitää erittäin kannattavana.

9. JATKOTOIMENPITEET

9.1 Liikenneturvallisuustyön organisointi

Kunnan liikenneturvallisuusryhmä

Liikenneturvallisuustyötä kunnassa ohjaa eri hallinnonalojen henkilöistä koottu liikenneturvallisuusryhmä. Liikenneturvallisuusryhmä kokoontuu vuosittain ja valmistelee vuosittaiset liikenneturvallisuusohjelmat ja seuraa niiden toteutumista.

Liikenneturvallisuusryhmällä on vastuu työn jatkumisesta ja seurannasta. Ryhmän kokoonpanoa ja tehtäviä tulee tarkistaa säännöllisesti. Poliisin, Liikenneturvan, Kaakkois-Suomen tiepiirin ja tarvittaessa muiden asiantuntijatahojen edustajia kutsutaan tarvittaessa liikenneturvallisuusryhmän kokouksiin. Liikenneturvallisuustyössä on mahdollista harjoittaa myös seudullista yhteistyötä varsinkin koulutuksessa, valistuksessa ja tiedottamisessa.

Hallintokuntien ja mm. koulujen ja päivähoidon tulee huolehtia jatkossa siitä, että liikenneturvallisuustyö on osa niiden normaalia toimintaa. Erilaisista tapahtumista ja mahdollisista liikenneturvallisuustyön tuloksista tulee tiedottaa aktiivisesti. Hallintokuntien kannattaa hyödyntää mm. Liikenneturvan aineistoa ja asiantuntijapua.

Seurantajärjestelmän kehittäminen

Toimenpideohjelman toteuttamisesta vastaavassa seurantaryhmässä ovat edustettuina kunta, Kaakkois-Suomen tiepiiri, Liikenneturva ja poliisi. Seurantaryhmä arvioi liikenneturvallisuuden kehittymistä sekä liikenneturvallisuustyön tilannetta. Kunta kutsuu seurantaryhmän koolle 2-3 vuoden välein. Seurantakokouksessa arvioidaan uuden liikenneturvallisuussuunnitelman tarvetta. Liikenneturvallisuussuunnitelma tulee uusia noin 10 vuoden välein.

Kunnan liikenneturvallisuusryhmä seuraa suunnitelman toteutumista myös muissa sellaisissa omissa kokouksissaan, joiden yhteydessä ei ole seurantaryhmän kokousta.

Onnettomuusseurannan tiedot perustuvat poliisin tietoon tulleisiin onnettomuuksiin. Tiepiiri tarkistaa ja täydentää yleisillä teillä tapahtuneiden onnettomuuksien tiedot ja vie nämä omaan yleisiin teitä koskevaan rekisteriinsä. Onnettomuustietoja käytetään hyväksi kunnan liikenneturvallisuustyön suuntaamisessa vaarallisiin kohteisiin. Tietoja hyödynnetään myös koulutuksessa, valistuksessa ja tiedottamisessa.

Liikenneturvallisuussuunnitelmassa esitettyjen teknisten toimenpiteiden toteuttaminen edellyttää suunnitelmallista yhteistyötä kunnan, tiepiirin ja asukkaiden kanssa.

9.2 Hirvensalmen liikenneturvallisuustyön painopisteet

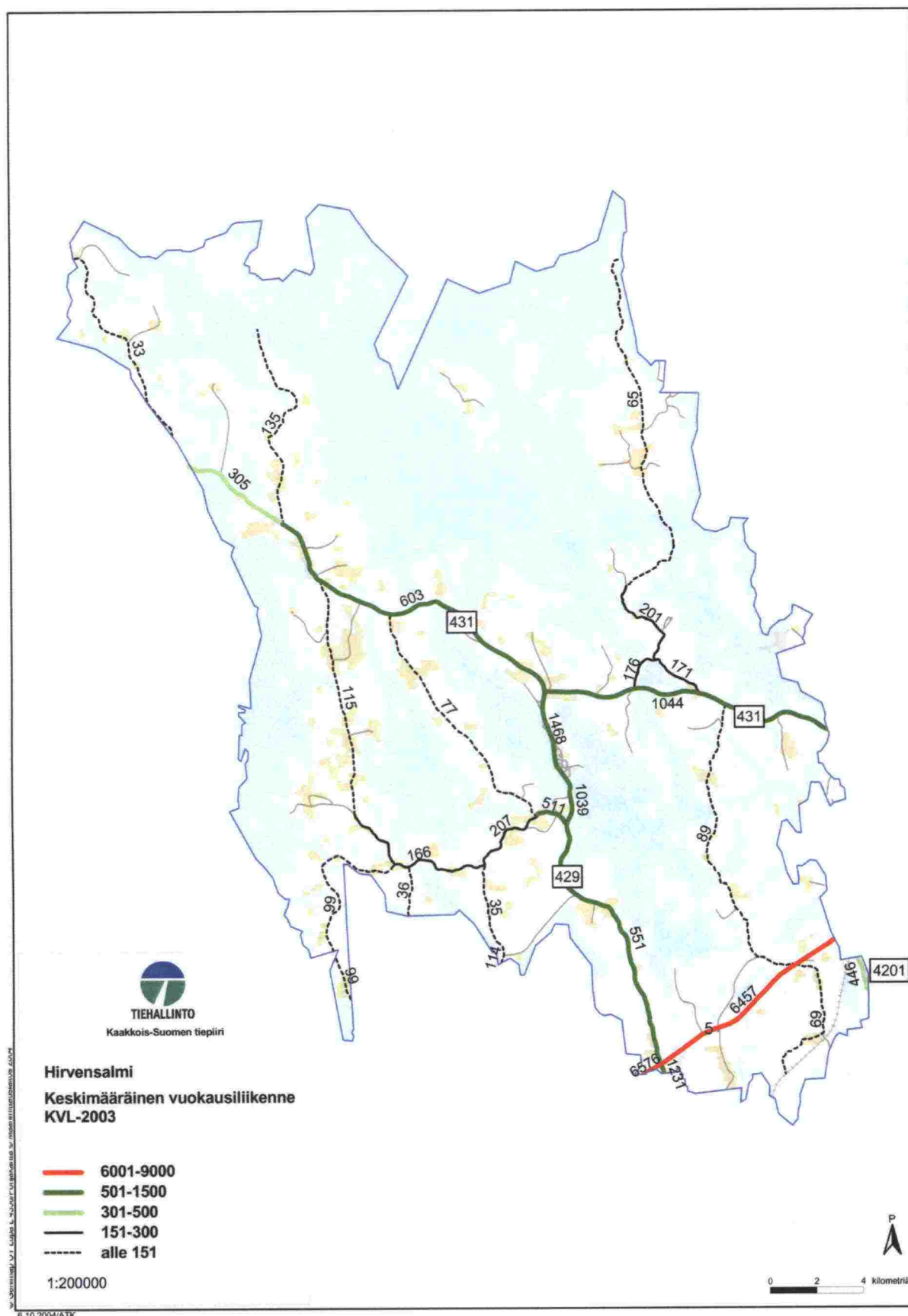
Hirvensalmen liikenneturvallisuustyön lähivuosien painopisteet ovat:

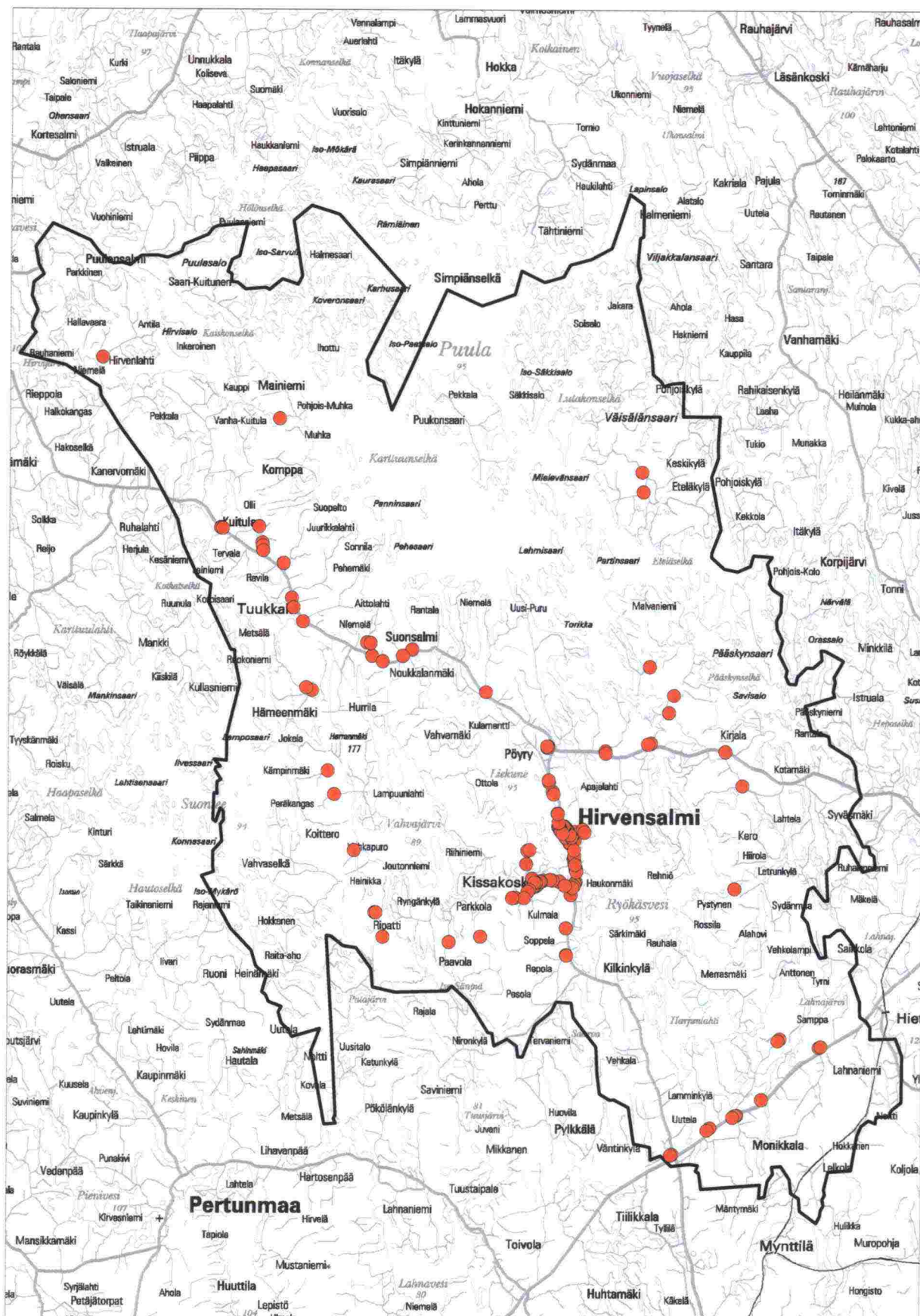
- Maantien 429 (Hirvensalmentie-Tervaleppäkuja) parantaminen turvallisiksi ja viihtyisäksi taajamatieksi
- Liikennekäyttäytymisen parantaminen kouluttamalla, valistamalla ja tiedottamalla
- Kunnan eri hallinnonalat kattavan liikenneturvallisuustyön kehittäminen ja tehostaminen
- Valtatien 5 Uutelan risteyksen parantaminen eritasoliittymäksi
- Kissakosken kevyen liikenteen yhteyksien parantaminen
- Satulinnan kevyen liikenteen yhteyksien parantaminen
- Matkailu- ja kesäliikenteen turvallisuuden parantaminen
- Hirvieläinonnettomuuksien vähentäminen
- Pienten liikenneturvallisuustoimenpiteiden välitön toteuttaminen

LIITTEET

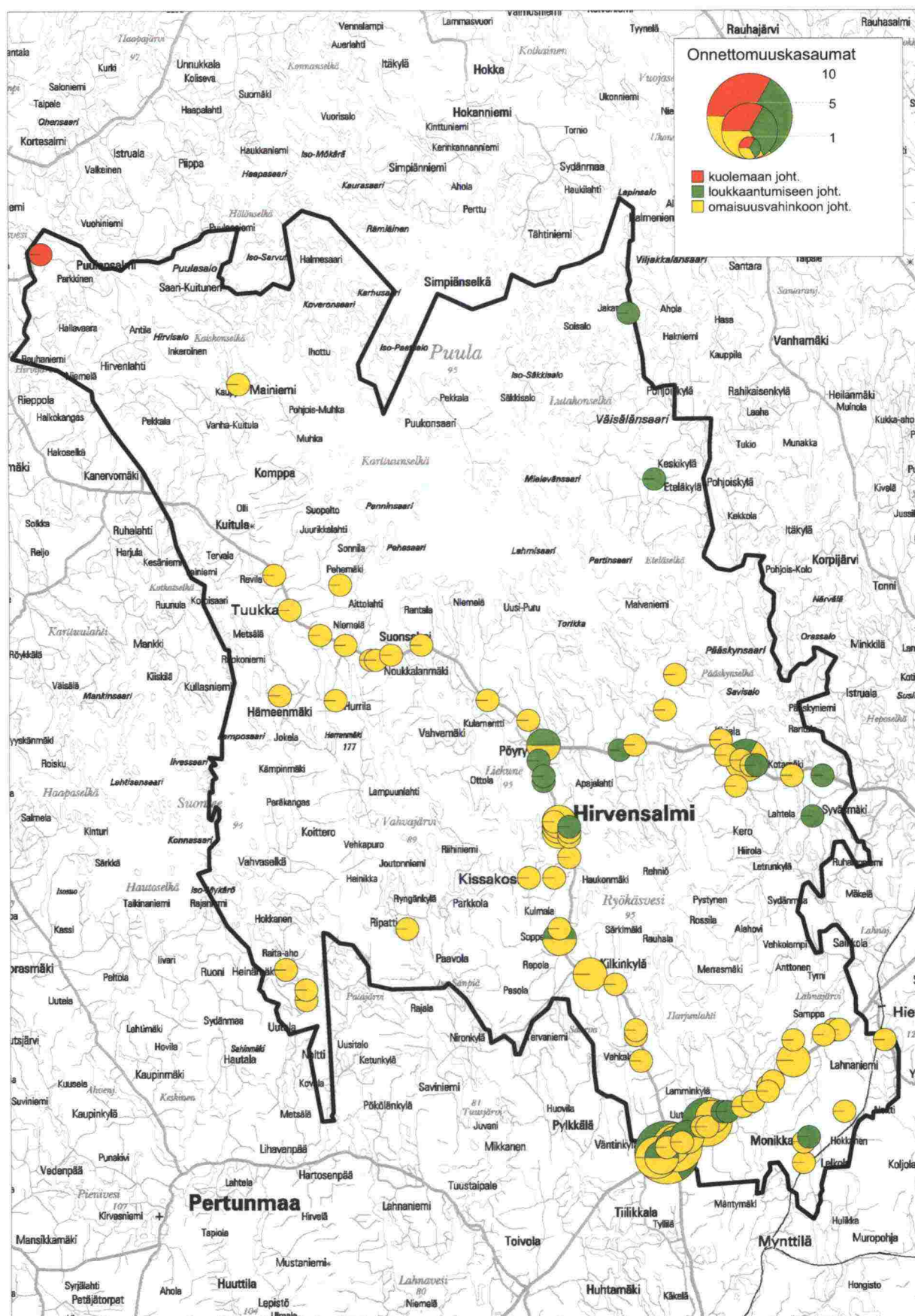
- LIITE 1 Yleisten teiden numerot ja liikennemäärät Hirvensalmella
- LIITE 2 Kartta kyselyssä esille tulleista ongelmakohteista
- LIITE 3 Kartta Hirvensalmen liikenneonnettomuuksista 1999–2003
- LIITE 4 Liikenneonnettomuudet vakavuusasteittain 1999–2003
- LIITE 5 Liikenneonnettomuuksien kuukausijakauma 1999–2003
- LIITE 6 Liikenneonnettomuudet onnettomuustyypeittäin 1999–2003
- LIITE 7 Kartta hirvieläinonnettomuuksista 1999–2003
- LIITE 8 Toimenpideohjelma
- LIITE 9 Toimenpidekartta, koko kunta
- LIITE 10 Toimenpidekartta, kirkonkylä
- LIITE 11 Liikenneturvallisuuskoulutus, -valistus ja -tiedotus/ hallintokuntien taulukot
- LIITE 12 Yksityistieliittymän näkemäaluevaatimukset

Yleisten teiden numerot ja liikennemäärät Hirvensalmella

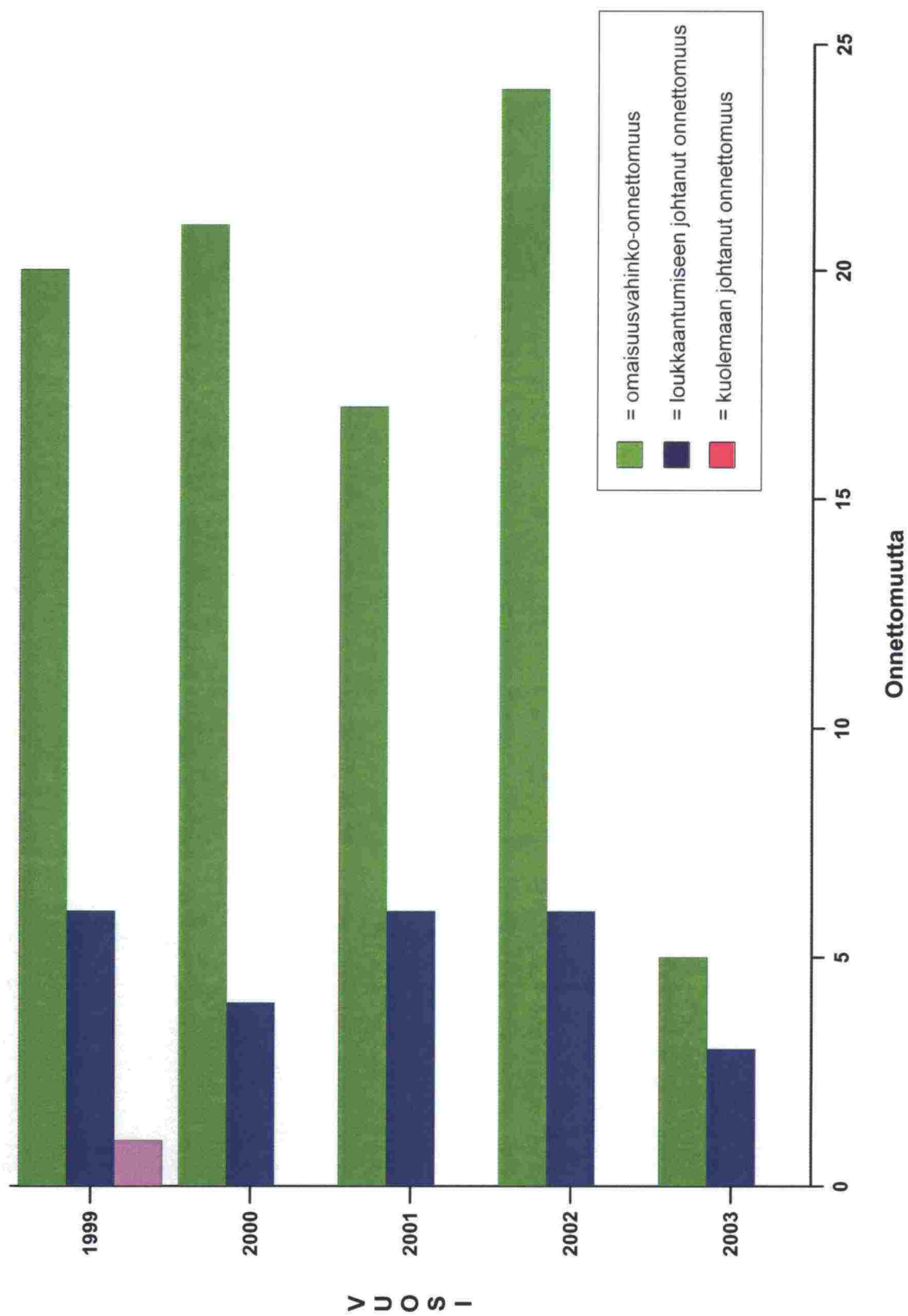




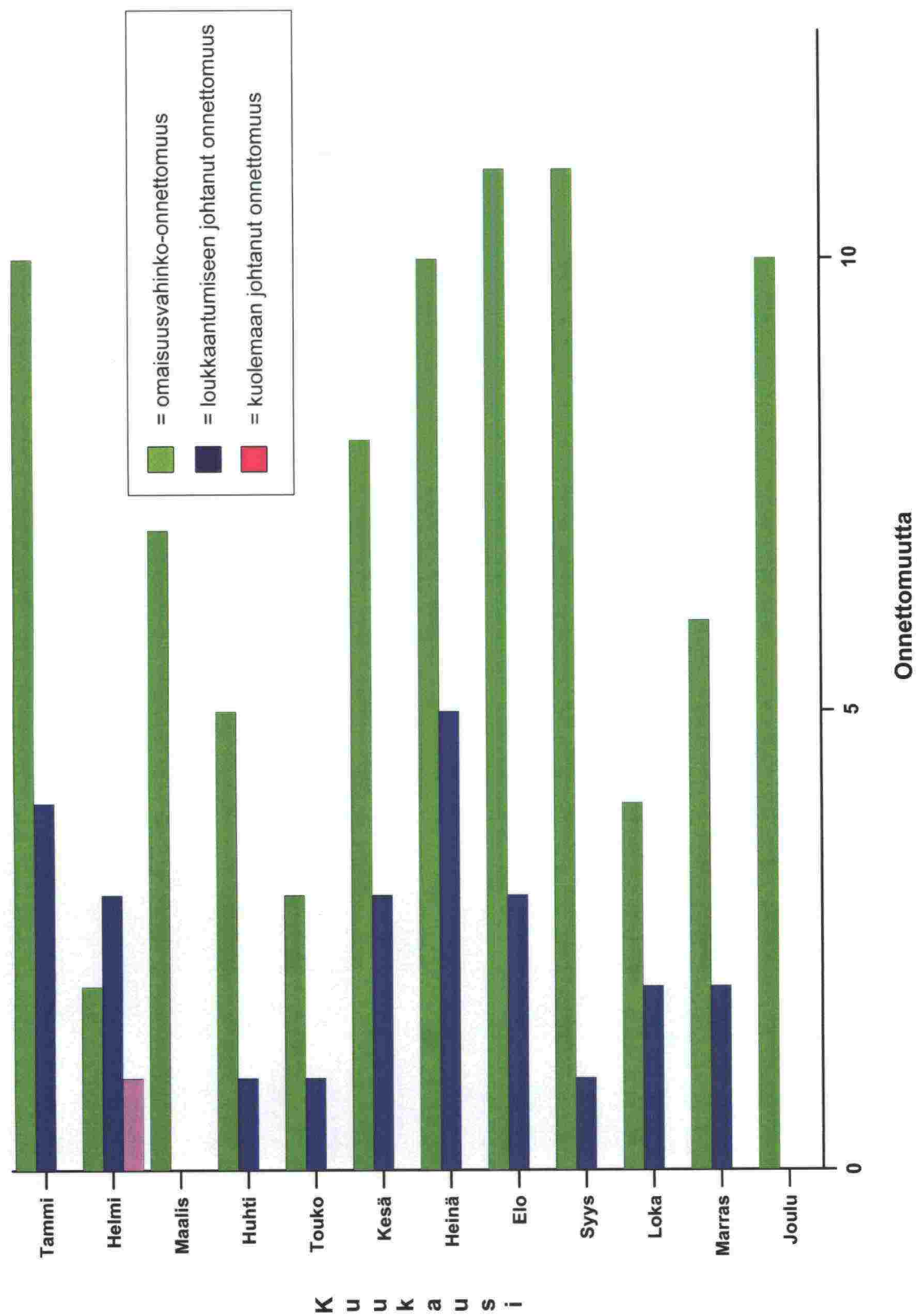
Kartta Hirvensalmen liikenneonnettomuuksista 1999–2003



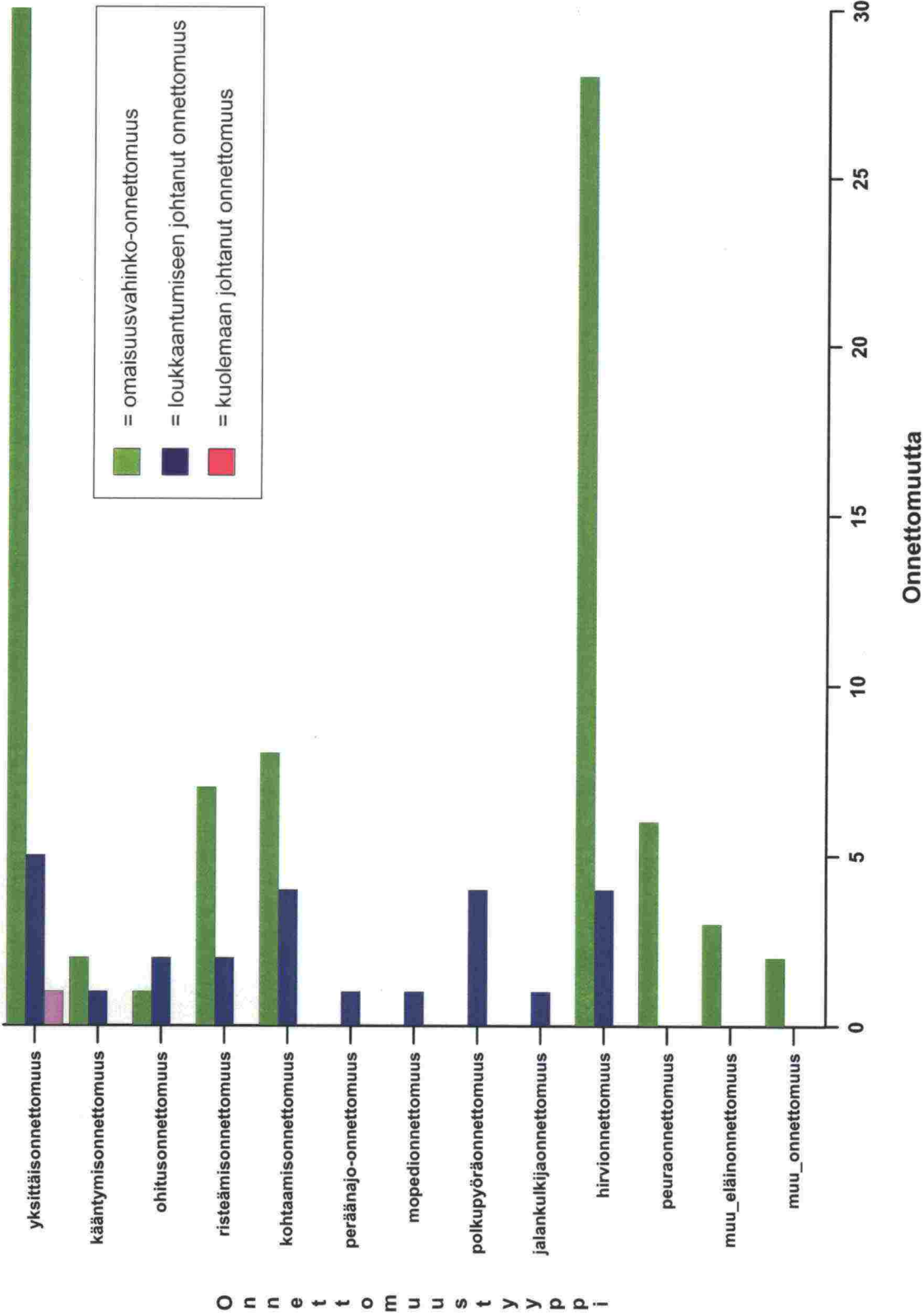
Liikenneonnettomuudet vakavuusasteittain 1999–2003



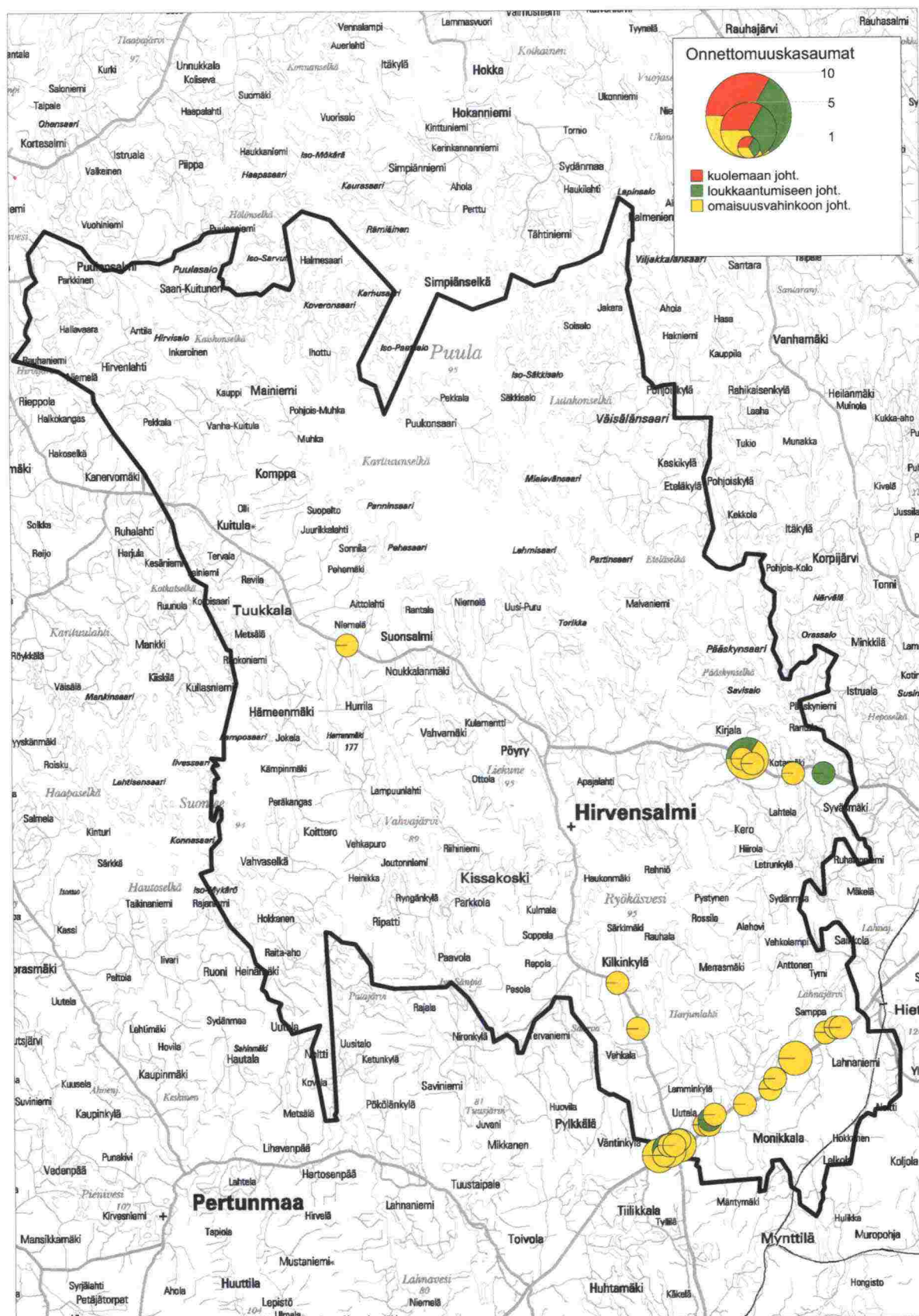
Liikenneonnettomuuksien kuukausijakauma 1999–2003



Liikenneonnettomuudet onnettomuustyypeittäin 1999–2003



Kartta hirvieläinonnettomuuksista 1999–2003



TOIMENPIDEOHJELMA

Kiireellisyysluokat:

1 = 2004 - 2007

2 = 2008 - 2010

3 = 2011 -

Nro	Ongelmapaikka	Toimenpide	Kiireellisyysluokka	Toteuttaja	Hevavähennemä, onn./v.	Alustava kustannusarvio, (€)	Onnett. säästö/ v. (€)	M€/Hevavähennemä	H/K-suhde
KIIREELLISYYSLUOKKA 1 (2005-2007)									
1	Pt 15092 Ripatintie Haukonmäentien kohdalla	Haukonmäentielle asennettava karkikolmio.	1	Tiepiiri	0,001	500	390	0,5	3,5
2	Pt 15092 Ripatintie ja pt 15088 Vahvamäentie risteys	Näkemäraivaus Ripatintieltä koulun suunnasta tultaessa molempiin suuntiin. Näkemäleikkaus Ripatintieltä Kilikintien suuntaan. 50 km/h-nopeusrajoituksen lisääminen lapsivaroituserkkeihin koulun kohdalla.	1	Tiepiiri	0,001	3 000	390	3,0	0,6
3	Pt 15092 Vahvamäentie Kissakosken sillan kohta	Kaiteiden jakaminen sillan etelä- ja pohjoispäässä. Kissakosken tehtaalle menevän liittymän muotoilu rakentamalla oikeallekääntymiskaista Vahvamäentieltä. Tehtaantien tasauksen muutos (pysähtymistasanne).	1	Tiepiiri/ Kunta	0,001	12 000	390	12,0	0,4
4	Pt 15091 Ripatintien / Hämeenmäentien ja pt 15084 Hartosenpääntien liittymä	Karjarummun peittäminen ja näkemäraivaus Hartosenpääntien suunnasta tien sisäkaarteessa.	1	Tiepiiri	0,001	5 000	390	5,0	0,9
5	Pt 15091 Ripatintie Joutoniemen mutkat	Tiekaarten taustamerkkien asentaminen ja näkemäraivaus tien sisäkaarteessa.	1	Tiepiiri	0,001	1 500	390	1,5	1,2
6	Pt 15091 Hämeenmäentie Ritosalon kaupan kohdalla ja Vahvaseläntien liittymä	Nykyisen 60 km/h nopeusrajoituksen muuttaminen 50 km/h. Muu vaara-merkki ja lisäkilpi "Kyläkauppa"	1	Tiepiiri	0,001	1 000	390	1,0	1,8

Nro	Ongelmapaikka	Toimenpide	Kiireellisyysluokka	Toteuttaja	Hevävähenemä, onn./v.	Alustava kustannusarvio, (€)	Onnett. säästö/ v. (€)	M€/Hevävähenemä	H/K-suhde
7	Pt 15091 Hämeenmäentie, Hurrilantien liittymä	Näkemäraivaus Hurrilantieltä etelän suuntaan.	1	Yksityinen/ Kunta	0,001	500	390	0,5	3,5
8	Pt 15091 Hämeenmäentie, Hämeenmaan vanhan kaupan kohta	Muu vaara-merkki ja lisäkilpi "Piha-alue"	1	Tiepiiri	0,001	1 000	390	1,0	1,8
9	Pt 15091 Kämpinmäen yksityistien liittymä	Liittymän eteläpuolella näkemäesteenä olevan kiven poisto.	1	Tiepiiri	0,001	1 500	390	1,5	2,8
10	Mt 431 Joutsantie Tuukkalan kylän kohdalla	60 km/h nopeusrajoitusalueen lyhentäminen. Heräteraidat, muu vaara-merkki ja lisäkilpi "Kauppa"	1	Tiepiiri	-0,002	2 000	-780	-1,0	-1,8
11	Mt 431 Joutsantie Ilveslahden kohdalla	Kuopan merkit varoittamaan tien painumista tarvittaessa.	1	Tiepiiri	0,001	500	390	0,5	3,5
12	Mt 431 Joutsantie Kuitulan mutkat	Mutkan taustamerkkien asentaminen molemmista suunnista.	1	Tiepiiri	0,001	1 000	390	1,0	1,8
13	Mt 431 Otavantie Metelin yksityistien liittymä	Näkemäraivaus Metelintieltä molempiin suuntiin.	1	Yksityinen/ Kunta	0,001	500	390	0,5	3,5
14	Mt 431 Joutsantie Ahti Karjalaisen museon liittymä	Kevyen liikenteen järjestelyt (polku) museon ja Kourannan välillä. Kourannan liittymässä olevan valaisimen kuvun muotoilu niin, ettei valaisin häikäise maantiellä ajavien silmiin.	1	Yksityinen/ Kunta	0,001	6 000	390	6,0	0,7

Nro	Ongelmapaikka	Toimenpide	Kiireellisyysluokka	Toteuttaja	Hevavähennemä, onn./v.	Alustava kustannusarvio, (€)	Onnett. säästö/ v. (€)	M€/Hevavähennemä	H/K-suhde
15	Mt 431 Joutsantien ja pt 15091 Hämeenmäentien liittymä	Puutavarapinojen siirtäminen pois liittymäalueelta (muistuttaminen puutavarayhtiöille). Näkemäraivaus Hämeenmäentien suunnasta molempiin suuntiin.	1	Tiepiiri	0,001	500	390	0,5	3,5
16	Mt 431 Joutsantien ja pt 15092 Vahvamäentien liittymä (Noukkalanmäki)	Näkemäraivaus Hämeenmaantieltä Tuukkalan suuntaan. Näkemäraivaus likanmäentieltä Hirvensalmen suuntaan.	1	Yksityinen/ Kunta/ Tiepiiri	0,001	500	390	0,5	3,5
17	Mt 431 Joutsantien ja pt 15092 Vahvamäentien liittymä (Noukkalanmäki)	Liittymän muotoilu kaventamalla liittymää.	1	Tiepiiri	0,001	4 000	390	4,0	1,1
18	Mt 431 Otavantie alkaen pt 15089 Merrasmäentien liittymästä 1500 m Mikkelin suuntaan	15 m leveä hirvinäkemäraivaus tien molemmille puolille.	1	Tiepiiri	0,003	3 000	1 170	1,0	1,8
19	Mt 431 Otavantie Kuorressyväntien liittymästä 500 m molempiin suuntiin.	15m leveä hirvinäkemäraivaus tien molemmille puolille.	1	Tiepiiri	0,002	2 000	780	1,0	1,8
20	Eskolantien ja Ollantien risteys	Kärkikolmion asentaminen.	1	Tiepiiri	0,001	500	390	0,5	3,5
21	Ollantie 130, liittymä Mesiäinen	Näkemäraivaus (raivattu kesällä 2004).	1	Yksityinen/ Kunta	0,001	500	390	0,5	3,5
22	Pt 15089 Merrasmäentien ja Hintikkalan yksityistien liittymä	Mutkan merkin asentaminen. "Sivutien risteys"-merkin asentaminen.	1	Tiepiiri	0,001	1 500	390	1,5	1,2
23	Vt 5 Lahdentie Monikkalan ja Huruslammentien liittymä	Opastaulun poisto.	1	Tiepiiri/ Yksityinen	0,001	500	390	0,5	3,5

Nro	Ongelmapaikka	Toimenpide	Kiireellisyysluokka	Toteuttaja	Hevavähennemä, onn./v.	Alustava kustannusarvio, (€)	Onnett. säästö/ v. (€)	M€/Hevavähennemä	H/K-suhde
24	Vt 5 Lahdentie Monikkalan ja Huruslammentien liittymä	Ohituskiellon jatkaminen linja-autopysäkin Mikkelin puolelle.	1	Tiepiiri	0,001	500	390	0,5	3,5
25	Vt 5 Uutelan risteys	Näkemäraivaus Kilkiintieltä (mt 429) Mikkelin suuntaan. Talvikunnossapidon tehostaminen (lumipenkköjen poisto) Liittymäalueen lumipenkat pidettävä mahdollisimman alhaalla. Näkemäraivaus Uutelantieltä (mt 368) Lahden suuntaan. Heräteraidat Kilkiintielle ja Uutelantielle.	1	Tiepiiri	0,02	500	7 800	0,0	71,0
26	Vt 5 Hirviaitaosuus	Hirviaidan sisäpuolen raivaukset. Toteutettu v. 2004	1	Tiepiiri	0,047	2 000	18 330	0,0	41,7
27	Junnankuja	Pyörätien rakentaminen. Osa toteutettu v. 2004	1	Kunta	0,01	100 000	3 900	10,0	0,4
28	Junnankuja	40 km/h alueelta poistetaan kaikki karkikolmiot. Muuttuneista järjestelyistä tiedotetaan lehdissä ja liikennemerkein.	1	Kunta	0,1	1 000	39 000	0,0	177,5
29	Haapaniementie 8, Heikinniementie	Vanha ajoyhteys kevyen liikenteen väyläksi. Tontille ajo sallittu. Kevyen liikenteen väylän korottaminen liittymän kohdalla.	1	Kunta	0,005	2 500	1 950	0,5	8,5
30	Mt 429 Tervaleppäkujan ja Koulutien liittymä	Näkemäraivaus	1	Tiepiiri / Kunta	0,001	500	390	0,5	3,5
31	Koulutie	Pensasaidan lyhentäminen.	1	Kunta	0,001	500	390	0,5	3,5
32	Koko yksityinen tieverkko	Yksityistieavustuksia myöntäessään kunta edellyttää, että näkemäalueet on raivattava.	1	Kunta/ Yksityiset	0,1	10 000	39 000	0,1	17,7
	Yhteensä				0,308	166 500	120 120		

Nro	Ongelmapaikka	Toimenpide	Kiireellisyysluokka	Toteuttaja	Hevavähennemä, onn./v.	Alustava kustannusarvio, (€)	Onnett. säästö/ v. (€)	M€/Hevavähennemä	H/K-suhde
KIIREELLISYYSLUOKKA 2 (2008-2010)									
33	Pt 15092 Ripatintie ja pt 15088 Vahvamäentie risteys	Liittymän muotoilu ja kaventaminen kääntämällä Ripatintie Kissakosken koulun suunnasta kohtisuoraan kohti Vahvamäentietä.	2	Tiepiiri	0,001	5 000	390	5,0	0,9
34	Pt 15097 Väisälänsaarentien ja pt 15210 Vilkonharjuntien liittymä	Liittymän etuajo-oikeussuhteiden muutos. Teiden alisteisuuden muutos muuttamalla Vilkonharjuntie Otavantien suunnasta -Väisälänsaarentie suunta pääsuunnaksi ja kääntämällä Vilkonharjuntie Kirjalan suunnasta ko. tielinjan T-liittymähaaraksi.	2	Tiepiiri	0,001	8 000	390	8,0	0,5
35	Mt 429 Hirvensalmentie Soikanlahdentien ja Papintien välillä (taajamatiehanke, eteläosa)	Kevyen liikenteen väylän jatkaminen Haukonsalmen sillan yli (sillalla ajorataa kaventamalla) aina Soikanlahdentien liittymään asti ja edelleen Rantatielle. 1 kiireell.luokka: Taajaman porttikohdan rakentaminen ja 60 km/h nopeusrajoituksen siirtäminen hyvin havaittavaan paikkaan ennen taajaman porttia.	1-2	Tiepiiri	0,01	120 000	3 900	12,0	0,4
36	Koulutie	Koulutien loppuosan saneeraus	2	Kunta	0,005	100 000	1 950	20,0	0,2
37	Kirkkotie	Kevyen liikenteen väylän rakentaminen. Ajoneuvoille pysäköintitaskuja Kirkkotien reunoille. Kirkkotien-Rivitien-Sysmäläntien liittymäalueen korottaminen.	2	Kunta	0,02	100 000	7 800	5,0	0,9

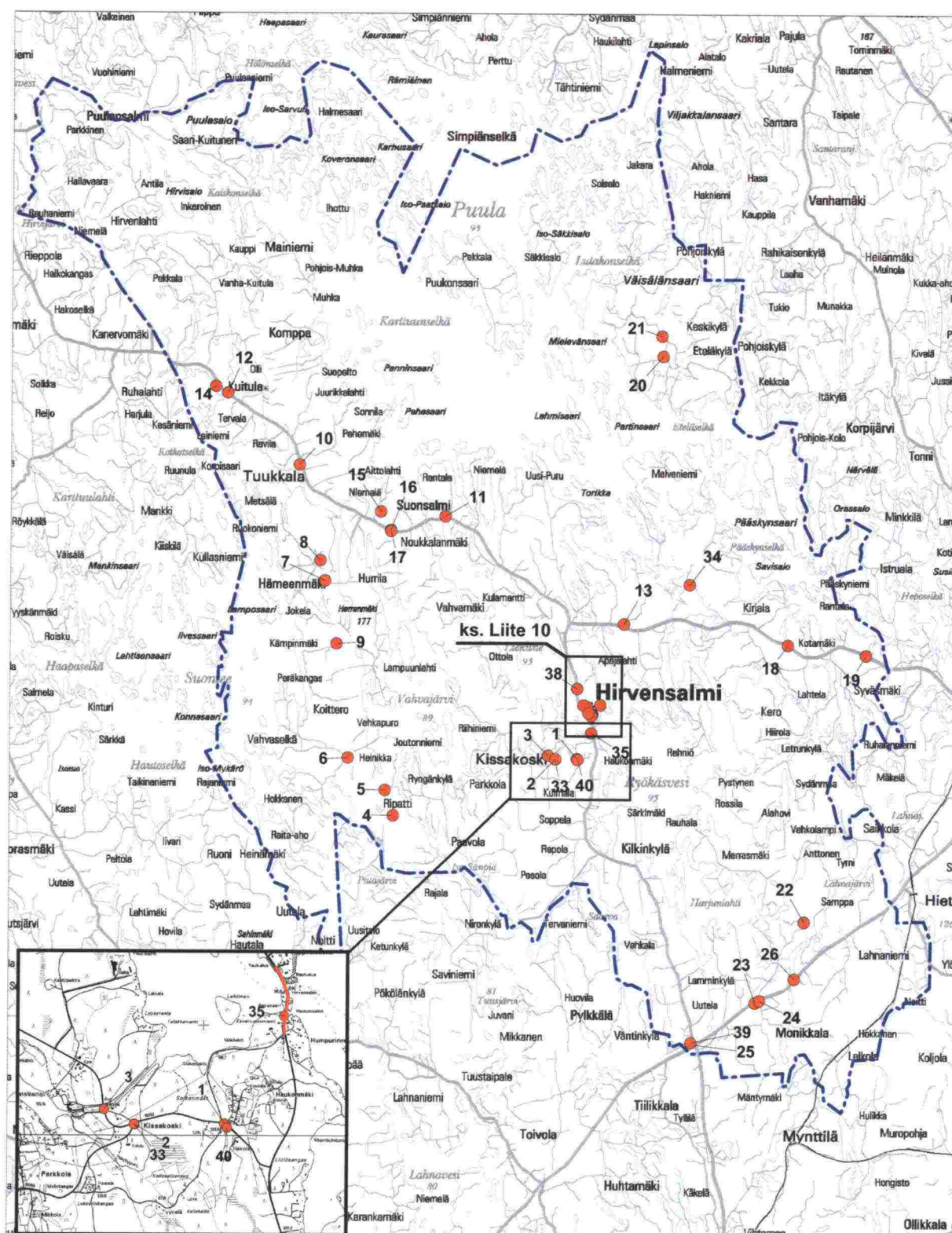
Nro	Ongelmapaikka	Toimenpide	Kiireellisyysluokka	Toteuttaja	Hevähä- vähennä, onn./v.	Alustava kustannus- arvio, (€)	Onnett. säästö/ v. (€)	M€/Hevähä- vähennä	H/K- suhde
38	Mt 429 Hirvensalmentie Kirkkotien ja Etuniementien välillä (taajamatiehanke, keski- ja pohjoisosa)	Taajamatien saneeraus rakentamalla taajaman porttikohta (1 kiireell.luokka), kevyen liikenteen ja väyliä ja ylityskohtia ja jäsentämällä pysäköintiä sekä taajaman muita liikennejärjestelyjä.	1-2	Tiepiiri / Kunta	0,12	800 000	46 800	6,7	0,6
39	Vt 5 Uutelan risteys	Eritasoliittymän rakentaminen.	2	Tiepiiri	0,157	2 000 000	61 230	12,7	0,3
	Yhteensä				0,314	3 133 000	122 460		

KIIREELLISYYSLUOKKA 3 (2011-)									
40	Pt 15092 Ripatintie Haukonmäentien kohdalla	VE1: Ripatintien linjauksen siirto sisäkaarteeseen päin Haukonmäentien liittymän kohdalla. VE2: Haukonmäentien liittymän siirto n. 100 m Kilintien suuntaan.	3	Tiepiiri/ Kunta	0,001	60 000	390	60,0	0,1
	Yhteensä				0,001	60 000	390		

KAIKKI YHTEENSÄ

0,623 3 359 500 242 970

Merkintöjen selitykset ovat raportin kohdassa 8 (Toimenpideohjelma/ Toimenpideohjelman laskentaperusteet).



Toimenpidekartta, kirkonkylä



Liikenneturvallisuuskoulutus, -valistus ja -tiedotus/ hallintokuntien taulukot

LITE 11/1

TEKNINEN TOIMI			
Tavoite	Keinot	Päävastuu	Yhteistyö
Jalankulkijoiden ja polkupyöräilijöiden turvallisuus paranee	Taajaman nopeusrajoitusten alentaminen 40 km/h. Heijastimen ja pyöräilykypärän käytön edistäminen.	Tiepiiri, kunta	Liikenneturva, poliisi
Taajaman liikenneympäristö on turvallinen erityisesti lapsille ja iäkkäille	Taajamien nopeusrajoitusten alentaminen pääosin 40 km/h. Nopeuksien alentaminen ja turvallisuuden tukeminen rakenteellisin keinoin. Kevyen liikenteen väylien rakentaminen. Vaarallisten risteysalueiden turvallisuuden parantaminen. Kaavoitus- ja tieratkaisujen yhteydessä otetaan huomioon liikenneturvallisuus yhtenä keskeisenä tekijänä.	Tiepiiri, kunta	Liikenneturva, poliisi
Liikenteellisesti vaarallisten kohtien vähentäminen	Kartoitetaan kyselyillä liikenteellisesti vaaralliset kohteet.	Kunta, koulu	Tiepiiri, Liikenneturva
Turvavälineiden käyttö lisääntyy	Koulutetaan kunnan eri hallintokuntien työntekijät liikenneturvallisuuksustööhön. Pyöräilykypäräkampanjat. Koulutus-, valistus- ja tiedotustyö.	Liikenneturva, kunta	Liikenneturva
Rattijuoppojen ja ylinopeutta ajavien kiinnijäämisriski kasvaa	Tehovalvontaviikot eri teemoilla. Rattijuopumusvalvonnan parempi kohdentaminen/tiedottaminen.	Poliisi, kunta	Liikenneturva, Lehdistö
Koulutetaan kunnan henkilöstöä tekemään liikenneturvallisuuksustöitä normaaleihin työtehtäviin luontevasti liittyvänä toimintana	Koulutus. Liikennekasvatusaineiston hyödyntäminen.	Kunnan yhdyshenkilöt	Erilaiset järjestöt Liikenneturva
Kuntakohtaisen liikenneturvallisuus-suunnitelman toteutumisen seuranta	Vuosittain tehtävät katsaukset	Kunta	Poliisi, Tiehallinto, Liikenneturva

TEKNINEN TOIMI					
Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpide	Päävastuu	Ajoitus	Tiedottaminen
Tekninen toimi	Liikenneturvallisuuden edistäminen kaavoituksessa	Turvalliset kaavoitusratkaisut Asiantuntijalausunnat Kuullaan asukkaita	Tekninen toimi	Yleis- ja asema- kaavojen laatimis- vaiheessa	Lehdistö, netti
Rakentajat	Liikenneturvallisuuden edistäminen rakennustoiminnassa	Turvalliset liittymä- ja pihajärjestelyt	Rakennustarkastus / Lupa- ja toimitusjaosto / rakennustarkastaja	Rakennuslupien yhteydessä	Luvan yhteydessä
Teknisen toimen työntekijät	Liikenneympäristön hyvä kunto	Valvonta Korjaukset Käytetään turva- ja suojavausteita Tieturva-kurssit	Tekninen toimi	Jatkuva	Sisäinen
Yksityistiet	Näkemät kunnossa Liittymät kunnossa	Avustusten jako	Tielautakunnan sihteeri	Vuosittain	Kirje, kuntatiedote, lehti
Muut hallintokunnat	Yhteistyö muiden hallintokuntien kanssa	Toimiva KVT - suunnitelma	Liikenneturvallisuustyön yhdyshenkilöt	Vuosittainen KVT- suunnitelman läpikäynti	Sisäinen

TEKNINEN TOIMI					
Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpide	Päävastuu	Ajoitus	Tiedottaminen
Kuntalaiset	Liikenneympäristön kehittäminen	Vuorovaikutteinen suunnittelu. Suunnitelmien lakisääteiset kuulutukset ja nähtävilläpidot. Epäviralliset suunnitelmien esittelyt / tiedottaminen.	Tekninen toimi Tekninen johtaja	Jatkuvaa	Lehti
Kuntalaiset	Liikenneympäristön parantamistoimenpiteiden toteutus	Liikenneturvallisuussuunnitelman toteutumisen seuranta, rakentaminen ja toteutuksesta tiedottaminen. Lakisääteiset kuulutukset ja nähtävilläpidot.	Kunta, Tiepiiri	Jatkuva	Lehti, paikallisradio
Kuntalaiset	Liikennealueiden kunnossapito	Liikennealueiden (tiet ja piha-alueet) kelvollinen kausikunnossapito	Tekninen toimi	Vuodenaikojen mukaan lumitöitä, hiekoitusta, hiekanpoistoa yms.	Lehti
Kuntalaiset	Muuttuneen liikenneympäristön huomiointi	Muuttuneiden kohtien merkitseminen ja niistä tiedottaminen	Tekninen toimi Tiepiiri	Ennen muutosta	Lehti
Kuntalaiset	Saada tienkäyttäjiltä tietoa liikenteellisistä epäkohdista	Luodaan toimiva palautejärjestelmä	Tekninen toimi	Jatkuva	Netti, kirjasto, kuntatiedote

KOULUTOIMI					
Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpide	Päävastuu	Ajoitus	Tiedottaminen
1.-6. luokat	Turvallisen koulutien valinta	Koulutiehen tutustuminen	Vanhemmat	Kevät, kesä	Sisäinen tiedottaminen
	Kypärät ja heijastimet	Kirje vanhemmille	Koulu, vanhemmat	Syksy	Kirjeet / tiedotteet
	Asenteisiin vaikuttaminen	Liikennekasvatus oppitunneilla	Koulu	Syksy / kevät	
7.-9. luokat	Asenteisiin vaikuttaminen	Liikennekasvatus oppitunneilla	Koulu	7 .lk, 9. lk	Sisäinen tiedottaminen, tarvittaessa lehti
	Pyörien ja mopojen kunto ja hallinta	Teemapäivät	Koulu + yhteistyötahot		
	Turvalaitteiden käyttö	Liikennekasvatus oppitunneilla, vanhempainillat	Koulu + yhteistyötahot	7. lk	Sisäinen tiedottaminen
	Alkoholi / huumeet liikenteessä	Päihdekasvatus, vanhempainillat	Koulu + yhteistyötahot	8. lk	

PERUSTURVATOIMI/ PÄIVÄHOITO					
Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpide	Päävastuu	Ajoitus	Tiedottaminen
Alle kouluikäiset (0-5v)	Lasten opastaminen oikeaan liikennekäyttäytymiseen	Ohjaus, keskustelut, ympäristön tutkiminen, liikennekansiot, vierailijat	Henkilökunta, poliisi	Jatkuva (huomioiden eri vuodenaikat)	Sisäinen tiedotus, tiedotus vanhemmille
Pienten lasten vanhemmat	Vanhempien opastaminen ja tietoa lasten iänmukaisesta käyttäytymisestä liikenteessä	Vanhempainillat, liikenneturvan materiaalin avulla	Henkilökunta, poliisi	Syyskausi (jatkuva)	Paikallislehti
Tekninen toimi	Lasten lähiympäristön parantaminen (piha-alueet, leikki-paikat)	Tiedottaminen tekniselle toimelle	Henkilökunta, vanhemmat	Jatkuvaa	
Henkilökunta	Henkilökunnan koulutus	Yhteistyökoulutus liikenneturvallisuuustyöhön	Liikenneturvallisuustyöryhmä	Muutaman vuoden välein	

PERUSTURVATOIMI/ IÄKKÄÄT					
Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpide	Päävastuu	Ajoitus	Tiedottaminen
lääkäät	Turvallinen ja esteetön liikkuminen	Opastaminen ja tiedottaminen työn ohessa. Virkistyspäivillä infoa eri teemoista	Henkilökunta, asiantuntijat (poliisi)	Päivittäin, sekä tiedotustilaisuudet	Henkilökohtainen tiedottaminen
lääkäät	Turvallinen ympäristö	Valaistus, riittävä liukkauden torjunta – hiekoitus, auraus Tiedotetaan tekniselle toimelle	Henkilökunta ja tekninen toimi	Jatkuva	
lääkäät	Turvavälineiden käyttö	Turvavälineiden käytöstä puhuminen mm. kotikäyntien yhteydessä	Henkilökunta	Jatkuva	Henkilökohtainen tiedottaminen

PERUSTURVATOIMI/ VAMMAISTEN PÄIVÄTOIMINTA					
Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpide	Päävastuu	Ajoitus	Tiedottaminen
lääkäät kehitysvammaiset	Turvallinen liikkuminen ja ympäristö	Ohjaus työn ohessa	Perusturvatoimi/ kehitysvammaisten päivätoiminta, kotipalvelu	Jatkuva	Omat teemapäivät
		Valaistus, riittävä liukkauden torjunta – hiekoitus, auraus Tiedotetaan tekniselle toimelle	Perusturvatoimi, tekninen toimi	Jatkuva	
lääkäät kehitysvammaiset	Liikkuminen ja turvavälineiden käytön lisääminen	Ohjaus ja neuvonta mm. apuvälineiden käytössä (kepit, kelkat, liukuesteet, heijastin, pyöräilykypärä)	Perusturvatoimi/ kehitysvammaisten päivätoiminta, kotipalvelu	Jatkuva	Omat teemapäivät

TERVEYDENHUOLTO (Neuvola + kotisairaanhoido)					
Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpide	Päävastuu	Ajoitus	Tiedottaminen
Äitiys- ja lastenneuvola asiakkaat (odottavat äidit ja alle kouluikäiset lapset)	Turvalaitteiden käyttö (pyöräily, autoilu)	Ohjaus Suositukset Muistuttaminen tarkastusten yhteydessä ikätaso huomioon	Terveystenhoitajat	Jatkuva neuvola- ja kotikäyntien yhteydessä	Henkilökohtainen neuvonta + ryhmätilaisuudet
lääkkäät ja muiden huonosti liikkuvat	Turvallinen liikkuminen sekä riskien ja rajoitteiden huomioiminen	Opastus turvallisten apuvälineiden käytöstä (liukuesteet, keppi, kekkä, heijastimet jne.)	Koko terveydenhuollon ja vanhustenhuollon henkilökunta	Jatkuvasti tarpeen mukaan työn ohessa	Henkilökohtainen neuvonta + eläkejärjestöjen tilaisuudet

VAPAA-AIKATOIMI					
Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpide	Päävastuu	Ajoitus	Tiedottaminen
Nuoret	Asennekasvatus	Liikenneturvallisuusasioiden esilletuonti avointen ovien illoissa.	Vapaa-aikatoimi Järjestöt	Avointen ovien käynnistyessä syksyisin	Nuorisotilojen ilmoitustaulu
Nuoret	Alkoholi/huumeet liikenteessä	Raittiusvalistustyö ja -ehkäisy tapahtumissa	Vapaa-aikatoimi Perusturvatoimi Poliisi	Jatkuvaa	Ilmoitustaulut Tiedotteet Lehtijutut
Kuntalaiset	Liikenneturvallisuus kuntoiltaessa liikenneväylillä	Liikennevalistus liikuntatapah- tumien yhteydessä	Vapaa-aikatoimi Urheiluseurat	Jatkuvaa	Ilmoitustaulut Lehtijutut

Yksityistieliittymän näkemäaluevaatimukset

NÄKEMÄT TEIDEN LIITTYMÄSSÄ

Liittymisnäkemä sivutien suunnassa L_s (m)

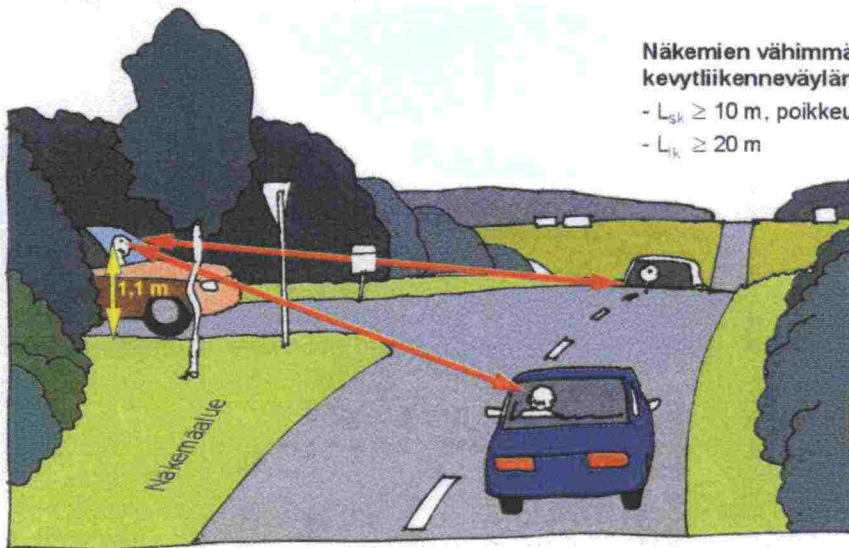
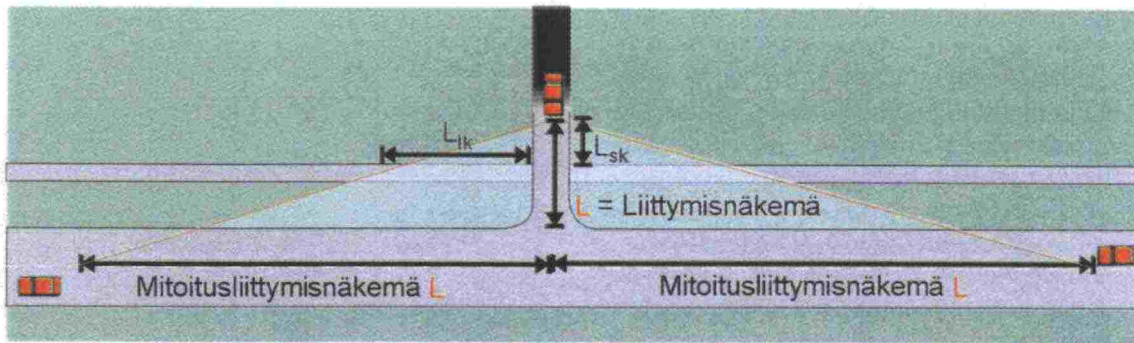
	normaali	poikkeuksellinen
tulosuunnalla käärikolmio	25	15
tulosuunnalla on STOP-merkki tai liittymä on vähäliikenteisen yksityisen tien liittymä	10	6
tontti- tai maatalousliittymä	6	

Mitoitusnopeus

Mitoitusliittymisnäkemän vähimmäisarvo L (m)

km/h	normaali	poikkeuksellinen
40	80	60
50	105	80
60	130	100
70	160	120
80	200	150
90	230	190
100	270	240

Silmäpisteen korkeus 1,1 m



Näkemiä vähimmäisarvot kevytliikenneväylän kohdalla

- $L_{sk} \geq 10$ m, poikkeuksellisesti 6 m
- $L_k \geq 20$ m

NÄKEMÄT RAUTATIE TASORISTEYKSESSÄ

